Time is a river. The cover picture and the inside photos accompanying the text of this Annual Report are intended to convey an impression of CN people interacting with **Time** to manage change.

Poets, philosophers, scientists and people actively engaged in great enterprises have thought about and tried to define the ways that **Time** influences and changes events and destinies. The Roman Emperor and Philosopher Marcus Aurelius Antoninus said:

"**Time** is a sort of river of passing events, and strong is the current; no sooner is a thing brought to light than it is swept away and another takes its place, and this too will be swept away."

Implicit in that poetic definition is the concept of **Time** as an instrument of change and as a spur and a guide to action. Through the modern medium of the "photo-essay" we have tried to express the significance for the CN Group of Companies of this aspect of **Time.**

La version française du présent rapport
est disponible sur demande
à l'adresse suivante :

Canadien National
Affaires publiques et Publicité
C.P. 8100 Montréal (Québec)
H3C 3N4

System Highlights

Five year financial and statistical summary

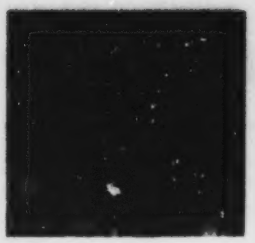
		1984	1983	1982	1981	1980
	($ millions unless otherwise indicated)					
Operations	Revenues	$ 5,002.5	$ 4,676.9	$ 4,249.7	$ 4,357.5	$ 3,768.4
	Operating income	552.2	465.4	97.1	358.9	277.1
	Interest expense – net	349.1	268.4	240.4	170.8	110.9
	Net income (loss)	242.0	212.3	(223.0)	193.2	188.2
	Dividend	48.4	42.5	—	38.6	38.5
	Return on average investment %	9.2	9.1	0.3	7.8	6.8
	Return on average equity %	7.5	7.1	—	6.5	6.7
Capital Expenditures	Total expended	713.1	714.4	648.1	662.5	558.1
Assets and Working Capital	Current assets	1,019.9	1,035.2	1,006.9	1,063.4	1,018.3
	Working capital (deficiency)	(266.7)	(32.0)	(9.0)	(7.6)	(26.9)
	Properties	5,771.0	5,612.2	5,193.5	4,832.1	4,399.0
	Total assets	7,466.6	6,789.7	6,336.0	6,133.8	5,645.7
Capital Structure	Long-term debt (including current portion)	2,692.4	2,357.8	2,274.8	1,784.2	1,637.9
	Equity	3,324.3	3,112.6	2,840.9	3,059.6	2,898.5
	Debt ratio %	44.7	43.1	44.5	36.8	36.1
Traffic	Revenue ton miles freight (billions)	97.4	86.7	77.8	87.9	88.0
Employees	Average number for year	66,234	63,496	67,113	73,287	74,014
	Average annual wage per employee (dollars)	32,905	30,767	28,806	25,906	22,720
	Average annual cost per employee (dollars)	39,339	36,385	34,679	30,967	27,163
Expenditures in Canada	Purchases	1,295.0	1,098.0	1,114.2	1,195.0	968.0
	Wages, salaries and fringe benefits	2,212.9	2,002.5	2,035.2	1,962.1	1,793.9
	Taxes	343.5	300.9	286.2	277.4	232.1

Table of Contents

1 System Highlights
2 Directors
3 Letter to the Minister
4 Officers of the Company
5 List of Companies
6 President's Overview
10 Corporate Review
13 CN Rail
17 TerraTransport
19 Grand Trunk Corporation
21 CN Enterprises
23 CN Communications
25 CN Hotels
25 CN Exploration
27 CN Real Estate
27 Canac
27 CN Route
28 CN Marine
29 Financial Review
32 Consolidated Financial Statements

Directors

As at December 31, 1984



E.J. Hewns,
Chairman
Edmonton, Alberta
(2)

effective May 31, 1984

J.M. LeClair
O.C., M.D., LL.D.
President and
Chief Executive Officer
Montreal, Quebec
(2)

R. Bégin
Beauport, Quebec

effective June 14, 1984

G. Di Battista
Montreal, Quebec
(1) (4)

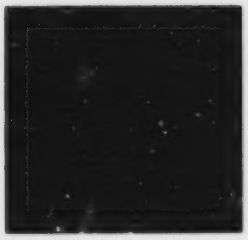
C.A. Fagan
St. John's, Newfoundland
(2) (4)

effective February 23, 1984

J.S. Hinds, Q.C.
Sudbury, Ontario
(2) (3)

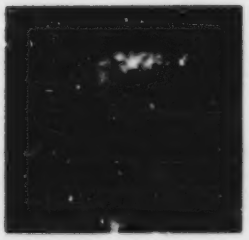
G.D. Mandel
Toronto, Ontario
(1) (3)

D.G.A. McLean
Vancouver, British Columbia
(2) (3)

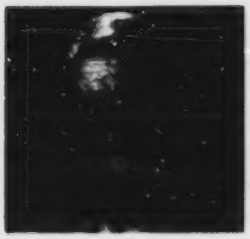


K.R. Nurse
Regina, Saskatchewan

effective May 24, 1984



F.D. Rosebrugh
Toronto, Ontario
(2) (3)



J.T. Sears, D.B.A.
Antigonish, Nova Scotia
(1) (4)

G.T. Urquhart
Moncton, New Brunswick
(1)

Hon. J.H. Horner, P.C.
end of term, February
29,1984

Benoit Joncas
end of term, June 13, 1984

Ewart A. Pratt
end of term, February 22,
1984

(1) Member of the Audit Committee
(2) Member of the Compensation Committee
(3) Member of the Investment Committee
(4) Member of the Social Responsibility Committee

To the Honourable
The Minister of Transport
Ottawa

Dear Mr. Minister:

The Board of Directors of the Canadian National system is pleased to submit the Annual Report of the Corporation for 1984.

Since this statement is my first as Chairman of the Board, I am particularly pleased to report that 1984 was a most successful year for Canadian National. The Corporation earned record profits; made significant progress in improving its human resource functions; continued to refine its planning and management procedures; and carried forward the development of a comprehensive five-year corporate plan.

These are indeed impressive achievements and all the people who make up this great Crown corporation can take legitimate pride in them. This pride is shared by the Board of Directors; all the more so because we believe that success in achieving the business objectives of the Corporation has been accompanied by full discharge of CN's historic responsibility to serve the nation as a whole.

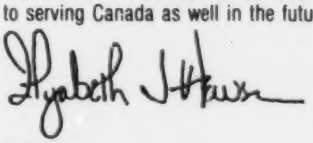
But while sharing the pride of all CN people in the accomplishments of 1984, the Board of Directors is not complacent as we look to the future. The Corporation now faces a changing economic environment in which the dual role of having to serve Canada as a competitive business enterprise and as an efficient instrument of public policy is becoming increasingly difficult. We know that this is a problem which cannot be solved by the Corporation alone but must be addressed in consultation and cooperation with the shareholder of CN – that is with the Government of Canada.

While such consultation and cooperation is, of course, an on-going process, there is, within the Corporation, a general sense of urgency in this regard. Meanwhile the Board and management will continue to take a pragmatic approach to the present realities and day-to-day challenges of the Corporation. It is in that spirit that we are proceeding carefully – with thoughtful analysis and planning – in areas such as prudent borrowing for essential capital expenditures; and the introduction of management techniques and new technology aimed at improving the productivity of the Corporation. We believe that the overall result of this policy will be the continued fulfillment of major objectives of both CN and its shareholder.

The commitment of the Board to corporate social responsibility is real and demonstrable. Recent evidence of this is the creation of a Social Responsibility Committee of the Board of Directors. The Committee will review and recommend policies and programs in such areas as technological change, bilingualism, social legislation and the responsibility of the Corporation to minority groups – including the handicapped, the elderly, women and youth. Corporate responsibility to the communities where CN has a presence and enhancement of the work life of CN people also come under the aegis of the Social Responsibility Committee.

As stewards of a great national asset we intend to maintain the flexibility necessary to respond positively to changes in the social as well as the economic environment.

Finally, even in the short time I have been with Canadian National I have been impressed by the loyalty and dedication of the many CN people I have met and by the extent of their contribution to the Corporation. I have been impressed also by the attitudes and the work of the members of the Board who bring very valuable knowledge and experience to collective decision-making. I can assure you, Mr. Minister, on behalf of the Board, that Canadian National is committed to serving Canada as well in the future as it has in the past.



E.J. Hewes
Chairman

Officers

as at December 31, 1984

E.J. Hewes
Chairman of the Board

J.M. LeClair
President
and Chief Executive
Officer

R.C. Franklin
Executive
Vice-President

H.J.G. Pye, Q.C.
Vice-President
and Secretary

A.R. Williams
Corporate Vice-President
Western Canada

Corporate

Y.H. Masse
Senior Corporate
Vice-President
and Chief Financial Officer

J.P. Laroche
Vice-President
Human Resources –
Corporate

G.C. Church
Treasurer

G. Maroulis
Chief Internal Auditor

E.D. Pinsonnault, Q.C.
Vice-President
Law – Corporate

S.D.H. Thomas
Corporate Comptroller

D.E. Todd
General Manager,
Public Affairs and
Advertising

Divisions

CN Rail

R.E. Lawless
President and
Chief Operating Officer

J.L. Cann
Vice-President
Operations

J. Horrocks
Vice-President
Finance and Planning

W.H. Morin
Vice-President
Employee Relations

J.H.D. Sturgess
Vice-President
Marketing

P.A. Clarke
President and
General Manager
TerraTransport

D.L. Fletcher
Vice-President
Prairie Region

J.R. Lagacé
Vice-President
St. Lawrence Region

R.G. Messenger
Vice-President
Atlantic Region

G.A. Van de Water
Vice-President
Great Lakes Region

R.A. Walker
Vice-President
Mountain Region

A.E. Deegan
Vice-President
Administration

R. Boudreau, Q.C.
Vice-President – Law

P.J. Foliot
Vice-President
Purchases and Materials
Management

CN Enterprises

R.C. Franklin
President

D.H. Burstow
President
CN Real Estate

D.C. Campbell
President
CN Communications

J.B. Griffith
President
Transport Route Canada Inc.
and President CNX

C.J. Hudson
President
CNM Inc.

D.S. Oberlander
President
CN Hotels Inc.

M.L. De Pellegrin
President
Canac Consultants Limited

R.J. Tingley
President
CN Marine Inc.

W.H. Waddell
President
CN Exploration Inc.

CN Investment Division

T. Cedraschi
President and
Chief Executive Officer

Grand Trunk Corporation

J.H. Burdakin
President

Companies

Companies included in the Consolidated Financial Statements of the Canadian National Railway System as at December 31, 1984

Consolidated Companies

Autoport Limited

Canac Consultants Limited

Canadian National Express Company

Canadian National Hotels (Moncton) Ltd.

Canadian National Railway Company

Canadian National Steamship Company, Limited

Canadian National Telegraph Company

Canadian National Transfer Company Limited

Canadian National Transportation, Limited

Canat Limited

Canaven Limited

Central Vermont Railway, Inc.

Chalut Transport (1974) Inc.

Chapman Transport Limited

CN Exploration Inc.

C.N. (France) S.A.

CN Hotels Inc.

CNM Inc.

CN Tower Limited

CN Transactions Inc.

Coastal Transport Limited

Domestic Four Leasing Corporation

Domestic Three Leasing Corporation

Domestic Two Leasing Corporation

Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Company

Empire Freightways Limited

Grand Trunk Corporation

Grand Trunk Land Development Corporation

Grand Trunk Radio Communications, Inc.

Grand Trunk Western Railroad Company

Mount Royal Tunnel and Terminal Company, Limited

Northwestel Inc.

Royal Transportation Limited

Terra Nova Telecommunications Inc.

The Canada and Gulf Terminal Railway Company

The Canadian National Railways Securities Trust

The Canadian Northern Quebec Railway Company

The Great North Western Telegraph Company of Canada

The Minnesota and Manitoba Railroad Company

The Minnesota and Ontario Bridge Company

The Northern Consolidated Holding Company Limited

The Quebec and Lake St. John Railway Company

Transport Husband (Québec) Inc.

Transport Route Canada Inc.

Jointly-operated and Other Companies in which the System has investments

Canaprev Inc.

Chicago and Western Indiana Railroad Company

CN Marine Inc.

Compagnie de gestion de Matane Inc.

Computer Sciences Canada, Ltd.

East Yard Development Ltd.

E I D Electronic Identification Systems Ltd.

Eurocanadian Shipholdings Limited

Fort Point Holdings Ltd.

Halifax Industries (Holdings) Limited

Halterm Limited

Intercast S.A.

Lakespan Marine Inc.

Les Entreprises Bussières Ltée

OCRA Communications Inc.

Seabase Limited

Shawinigan Terminal Railway Company

Société du port ferroviaire de Baie Comeau-Hauterive

Telesat Canada

The Belt Railway Company of Chicago

The Public Markets, Limited

The Toronto Terminals Railway Company

Trailer Train Company

In addition, the property of the Canadian Government Railways is entrusted to the Canadian National Railway Company as part of the System.

J. Maurice LeClair
President and
Chief Executive Officer

Highlights. Canadian National had a good year in 1984, producing an excellent financial result and a sound operational performance and positioning itself to serve Canada well in what appear to be difficult times immediately ahead.

The Corporation's profits reached $242 million, an improvement of $29.7 million or slightly more than 14 per cent over 1983's record $212.3 million. The actual year-over-year improvement was closer to 45 per cent, but accounting rules introduced in 1984 requiring amortization of the exchange difference on foreign currency borrowing, had the effect of reducing the 1984 income level by $65.4 million.

All of the three major divisions of the Corporation shared in the strong showing. CN Rail increased income by 17 per cent and CN Enterprises by 23 per cent, while Grand Trunk Corporation, Canadian National's U.S. subsidiary, moved from a loss to a profit position.

CN Rail's income exceeded $304 million. Overall freight traffic increased 12.4 per cent compared to 1983 levels, with improvements in coal, potash, sulphur, lumber and intermodal traffic. Grain revenues on a current year basis are up $25 million. There were two reasons for this: CN Rail moved record amounts of grain in the first half of the year; and railways received a phased-in contribution towards fixed costs under the Western Grain Transportation Act. It should be noted, however, that interim payments of some $65 million from the Federal Government for 1982 grain movements were received in 1983 and, therefore, total direct compensation for grain in 1984 was generally comparable to 1983.

Grand Trunk's improved financial performance was also conspicuous in that a $12.2 million loss in 1983 was converted to a $14.3 million profit in 1984. Increases in automotive, coal and coke traffic as well as good management, reflected particularly in effective cost control, were the main reasons for the improvement.

CN Enterprises, in which all non-rail activities are grouped, continued its noteworthy financial progress. Income increased to $89.6 million in 1984 (including $21.9 million for CN Marine) compared to $73 million in 1983. CN Communications, CN Marine, CN Exploration, and CN Real Estate led the way in this advance.

During the year R.C. Franklin, president of CN Enterprises, was appointed executive vice-president of the Corporation. In his new role Mr. Franklin retains responsibility for each of the business units now included in CN Enterprises and assumes additional accountability for corporate staff functions including the overall financial management of the Corporation.

Late in the year the Government of Canada decided to establish CN Marine as a separate Crown corporation, as of January 1, 1985. The financial results of CN Marine for 1984 are therefore shown separately in this report, as an operation being discontinued. Since CN Marine has been making a positive contribution to corporate finances the decision to set up a separate corporation will have some adverse effect on CN's cash flow and on its ability to generate badly needed capital in the immediate future.

Capital Need and Related Problems. Lack of capital needed to finance the improvement and expansion of a number of nationally important services, especially railway services in Western Canada, remains the most pressing short-term problem facing Canadian National. This problem is made more acute by a somewhat gloomy economic outlook which foresees a fairly early downturn in the economies of Canada and many other countries, mainly in reflection of the world-wide effect of the U.S. federal deficit situation.

This uncertainty in regard to world economic trends poses problems in predicting the level of earnings of CN over the short term. Even as the present report is being prepared, however, there are some signs of a downturn in the levels of traffic on both major Canadian railways. This could be one of a number of indications that CN's problem of capital shortage will become increasingly serious in the years immediately ahead as the flow of funds from operations stagnates or falls. We will need to be addressing the problem of a falling equity ratio both within the corporation and with our shareholder.

In last year's Annual Report the capital needs of CN during the 1984-88 period were projected at $5.4 billion. The report noted that capital investments of this magnitude required that the Corporation be provided with some means of raising new equity capital. The alternative would be to borrow heavily, thus mortgaging our financial future.

No methods of raising new equity capital have been made available to CN nor does an equity infusion by the shareholder appear to be a national priority in the present economic circumstances. As a consequence, the Corporation has had to revise its five-year plan so as to reduce capital expenditures over the planning period. This decision faces CN with the strong necessity to continue and expand the improvements in productivity which have been achieved in recent years. That necessity has been accepted throughout Canadian National and, despite the reductions in overall capital spending, appropriate productivity programs will be funded in 1985 and subsequent years. This will be done within the framework of corporate policies which emphasize the importance of human values in connection with technological innovation and other productivity improvement programs.

Human Resources. Anyone reading these Reports over the past few years realizes that management has made large strides in recognizing its commitments in the area of social issues and in improving the quality of work life of its employees.

Further advances were registered in 1984 with the introduction of three major initiatives: a five-year national youth employment program; the introduction of the newly-created position, assistant vice-president for equity in employment; and the creation of a social responsibility committee of the Board of Directors of the Corporation.

Few economic problems have received as much attention as youth unemployment. The reason is simple: a society which is to continue to prosper must be willing to devote a high proportion of its resources to improving the experiences and abilities of its young people, otherwise there can be little change in its economic and social performance in the years ahead. And yet few practical programs to reduce the hardship of youth unemployment have emerged.

The transition from family dependence to personal independence is closely linked to the move towards the job market. If this transition is in doubt because of lack of work, the impact on our youth could determine future patterns of behaviour which would not reflect well on those institutions within society responsible for this transition.

CN's Youth Employment Program is an initative to help alleviate some of this problem. Moreover, it is hoped that it will encourage other organizations to act. The basic objective is to develop marketable and portable job skills for about 600 young Canadians between the ages of 16 and 25, at CN or elsewhere. Its initial duration will be for five years. During each year of the program about 120 young people will be hired and will receive work experience and training for up to three years. The program began September 1, 1984.

The appointment of an assistant vice-president for equity in employment is another way the Corporation is seeking to fulfill a social commitment – this time to equal employment opportunity for women. The newly created position is intended to send a clear signal throughout the organization that equal opportunity is a fundamental operational tenet. The mandate of the position will be to institute permanent, long-term change through programs which eliminate discriminatory practices and encourage the hiring and promotion of women at all levels. The goal is to make equal opportunity an integral part of the normal management process.

Youth Employment: Allan Barney (right), lab technician trainee at CN Rail Research in Montreal, is watched by Chemist Zaven Badiguian as he removes a steel sample from a 1,090 °C oven prior to testing its silicon content. Allan is one of 120 young people hired in 1984 under the Youth Employment Program.

Management Structure. The primary responsibility of management remains to preserve and compound the value of the Corporation for the benefit of all Canadians. To accomplish this within today's business environment requires a lean, tough, aggressive, dynamic and innovative management style. Canadian National has, accordingly, developed a management structure and style appropriate for the times.

To remain productive, however, organizations and organizational philosophies must be subjected to continuing review and refinement. The five-year plan which was effective in 1984 reflects this process of examination. It recognizes that significant changes in CN's role have taken place over the years and that further changes are necessary and inevitable. It further recognizes that CN has a dual role to play in fulfilling the policy objectives of government while meeting the requirement to operate with sound business practices in a competitive environment. This means that obstacles which stand in the way of achieving both goals must be identified and solutions discussed and found with CN's shareholder. Since the Corporation has a long history of effective communication and consultation with all levels and types of public authorities regarding these matters, this challenge can and will be met.

The Fact of Change. If anything can be said to be certain in these uncertain times, it is that significant changes will continue to be needed in the activities and organization of Canadian National.

The fact of change is not new to the Corporation. Change has been a characteristic of the political, industrial and economic environment in which CN has functioned for many years. But the speed and complexity of the changes which affect us today are truly unprecedented and the task of managing the Corporation has never been more complex or demanding.

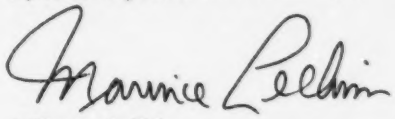
It can be said that CN has been responding well to the challenge of the times; and will continue to do so. Much has been happening to and within the Corporation and the response has been quick and imaginative. We have been able to develop suitable organizational mechanisms and provide new and improved services to meet changing demands and circumstances. The successes which are detailed in the financial statements and other parts of this Annual Report are proof that organizations such as CN grow stronger and function better when they are able to adapt in such a fashion.

Signs are now plentiful that CN must begin a new era of organizational development as a national corporation with international responsibilities in an interlinked and competitive world. But CN's service to its customers and the nation cannot be better than the quality of the people who operate the system. Productive people must be motivated by appropriate challenges within an environment that rewards accomplishment. Much of our success in providing these conditions depends upon the relationship that CN has with its shareholder and on the organizational structure which permits this interplay. Management continues to work hard at improving each of these areas and at maintaining excellence within the tradition of national service which has been part of CN's history.

A Look Ahead. Last year's Annual Report stressed four major themes: optimism about the financial outlook for 1984; the need for new approaches to the problem of obtaining the equity capital needed to finance improvement and expansion of nationally important services; innovative responses by the corporate human resources function to changes occurring within Canadian society; and continuing efforts to renew and improve management in order to cope with the only constant in the marketplace – change.

Constructive action and advancement in each of these areas was a feature of 1984 and at year-end the Corporation had reason to be confident about its future, its evolving relationship with its shareholder, and its ability to succeed as a business corporation. The general economic outlook had some disturbing features and the problem of insufficient equity capital remained a major one. But, if past is prologue, the events and achievements of 1984 augur well for CN. They demonstrate significant progress towards a number of important goals and hold the promise of further progress in future years.

All in all, this has been a very good year for Canadian National. Everyone who works for the Corporation has a right to be pleased. And a right to sincere thanks for a job well done. Very little would have been accomplished without the individual effort which makes the achievement of shared goals possible. Management recognizes and expresses its gratitude to all for this effort.



J. Maurice LeClair
President and Chief Executive Officer

Pavilion at Expo 86. The photo above is of a model of the CN Pavilion designed by Vancouver Architect Peter Cardew. Theme of the pavilion, and of a permanent CN film theatre which is also part of CN's contribution to Expo 86, is "Carrying Things."

R.C. Franklin (left)
Executive Vice-President
and Y.H. Masse
Senior Corporate
Vice-President and
Chief Financial Officer

Organization. The major elements of the new management structure towards which Canadian National has been moving in recent years were in place and working in 1984. The evolution has been from a highly centralized structure to separately managed operating divisions which are able to concentrate on specific business objectives while remaining linked to a central unit, Corporate Management, for policy direction and guidance. This gives the Corporation the flexibility to serve and develop a number of different commercial markets without losing sight of overall corporate objectives and responsibilities.

Shareholder Relations. In discharge of its responsibility to act as primary liaison between Canadian National and its sole shareholder, the Federal Government, Corporate Management dealt successfully during 1984 with new requirements for Crown corporations brought about by amendments to the Financial Administration Act. These requirements included more systematic and timely reporting of the Corporation's activities and planning as well as more frequent and extensive contacts with Transport Canada and other departments and agencies of government. In this context, the meeting of a number of objectives of the present government was made easier by the planning process already in place within Canadian National.

Financial Management. Economic recovery in 1983 and continued improvement in 1984 have resulted in improved operating income for most of the divisions of CN. This improvement, together with tight cash management and restraint in capital expenditures, has helped to control the borrowing needs of the Corporation. This is reflected in a debt ratio of 43.1 in 1983 compared with 44.5 in 1982. In 1984 the debt ratio was 44.7; but this growth was due entirely to the effect of new Canadian accounting regulations governing the translation of debt denominated mainly in U.S. dollars. These regulations generated an increase in long-term debt of $271.7 million for CN in 1984. Without this effect the debt ratio would have improved to 41.8 in 1984.

The recent behaviour of world currency markets demonstrates the danger to any modern business corporation of uncontrolled growth in long-term debt. It also points to the importance, and the difficulty, of maintaining a balanced financial structure for CN in the years immediately ahead. The Corporation is projecting capital expenditure of $4.6 billion over the period 1985-1989 to maintain and improve transportation services needed in the national interest. Slightly less than 60 per cent of this capital can be generated internally which means that CN must look to external sources for the balance – amounting to about $2 billion. Since CN does not have access to commercial equity markets and since, as noted in the President's Overview, additional equity by the shareholder does not seem to be a priority at this time, the need for new equity capital does indeed remain the most serious short-term financial problem faced by Canadian National.

In planning for the next five years CN will limit both borrowings and capital spending to amounts necessary to hold the debt ratio at about 48 per cent. This will extend by about one year the completion of capital programs originally planned for the period. It is a preferred alternative to more borrowing and higher interest charges.

Within that context, it is clear to management that the contribution to corporate income of profitable business units of CN Enterprises will remain an important source of internal financing.

During 1984, management obtained the right to use "prompt offering prospectuses" for corporate borrowing in Canada. This permits a faster response to financing opportunities, which means the ability to take advantage of the most favourable money market conditions. In October, 1984, the first unguaranteed issue of CN debentures in the Canadian financial market, for $100 million, was offered and sold.

Monitoring of trends in world economies is an important part of the financial management of Canadian National today. Knowledge of flows of commodities and natural resources on a global scale and constant requestioning of major investment decisions are necessary to enable Canada to obtain optimum benefits from long-life railway facilities.

Of particular interest to CN management also is the competitive potential of multimodal transport systems both domestic and international. To meet competition from this source CN will need to maintain the flexibility to become part of such systems through ownership or contractual arrangements.

Pensions. Effective January 1, 1984, CN increased its pension payments by an averge of 7.1 per cent for 11,900 pensioners who retired prior to 1975, and by an average of 11.9 per cent for 12,700 survivors and beneficiaries. These increases were higher than current inflation and represented a catch-up over prior years.

CN has granted such voluntary increases for groups of pensioners since 1971 at a total cost of $338.6 million. In 1984 the Corporation continued its policy of allocating these funds to older pensioners, those whose pensions have been most affected by inflation. The amount of increased liability to the pension fund from this action was $45.7 million.

During 1984, $273.3 million was paid to pensioners, survivors and beneficiaries whose numbers totalled 47,300 at the end of the year. There are now close to eight pensioners for every ten active employees.

CN is carefully monitoring the nature and progress of pension reform legislation in Canada in anticipation of changes that may affect its pension plan. In this connection, improved computer systems are being developed to enable CN to provide more and better information to individuals affected by pension reform. This is part of the current "service oriented" approach of CN's pension department.

In February 1984, a representative of the National Council of CN Pensioners' Associations Inc. joined the CN Pension Board. This is the first time the National Council has been represented on the Board.

Human Resources. During 1984, a tribunal order under the Canadian Human Rights Act imposed a special program on CN aimed at increasing the representation of women in non-traditional jobs. The Corporation has appealed this decision because of the nature and specificity of the order. It intends, nevertheless, to address the substance of the issue. Steps taken during the year to ensure equal employment opportunity for women, as well as to address other social issues, are set out in the President's Overview.

Among the steps taken was the establishment of an Employment Equity Unit at the Corporate level to develop and ensure the implementation and development of policies designed to increase the representation of women at all levels of the organization.

Also during the year the Corporate Human Resources function managed the introduction of the Youth Employment Program already described by the President.

Substantial improvements were made during 1984 to the CN Scholarship Plan for the children of CN employees and pensioners. The number of annual awards was increased from 20 to 50 and the value of each scholarship was increased from $600 to $2,000. Planning for further improvements in the scholarship program continued with recommendations including an earlier closing date for the receipt of documents and a communications program designed to increase the number of applicants. A total of 221 applications was received in 1984 and a target of 400 has been set for 1985.

Community Affairs. In accordance with its prominent place in the transportation and communications industries in Canada, CN was busy in 1984 preparing for large scale participation in Expo 86 in Vancouver. The Corporation will be represented on the main exhibition site by a pavilion that will be symbolic of CN's stature, history and use of advanced technology; and at Canada Place by a permanent film theatre showing a unique, IMAX 3-D film produced by the National Film Board.

The theme of both the pavilion and the film will be "Carrying Things" and the intention is to symbolize CN's role as a major Canadian transportation and communications company and also to reflect the growing significance of CN's operations in Western Canada. The combined cost of these exhibits will be $10 million and the CN Theatre will remain as a permanent attraction at Canada Place.

In its role as a responsible corporate citizen, CN gave in excess of $1 million in 1984 to United Appeal campaigns across Canada and to special appeals for universities and hospitals as well as various cultural activities and groups.

CN Rail
President's Review

R.E. Lawless
President and
Chief Operating Officer
CN Rail

All of us at CN Rail can take pride in the excellent operational and financial performance of 1984. Some of the gains in traffic and earnings which are detailed in this Annual Report are associated with the gradual improvement in the economies of Canada and its trading partners which has been taking place since early 1983. National policies and legislation designed to rationalize methods of compensation to Canadian railways for the carriage of grain have also had a favourable effect on the financial performance of CN Rail.

But substantial credit for the 1984 results must go to the skills, knowledge and creativity of the men and women who manage and operate the great transcontinental and international railway system which is CN Rail today.

As part of the Canadian National system, CN Rail has been very much involved in recent years in the process of planning, adaptation and innovation which is enabling the Corporation to deal with rapid and radical change in the conditions under which it does business. Through this process CN Rail has become a technologically-advanced, market-oriented railway system producing efficient, safe and commercially competitive rail-based transportation and related services in line with the needs of modern Canada. As such we are moving forward into what I believe will be a successful and rewarding future.

Success and reward will not, however, come automatically or easily. The economic outlook is uncertain, with the strong possibility of slowdown in the 1985-86 period. Other factors likely to restrict the earning capacity of CN Rail over the next few years include severe competition within the transportation industry and the effects of deregulation of the industry in the United States. Meantime, the need continues for substantial capital expenditures to improve the capacity and efficiency of CN Rail's physical plant across Canada, and particularly in the West.

The corporate need for more capital and the current approaches to this long-standing problem are discussed elsewhere in this Report. But further improvements in productivity and in the financial performance of CN Rail are certainly an essential part of the solution. In brief, the challenge facing CN Rail is to maintain and build on the substantial achievements of 1984. I am confident that, despite all the difficulties and uncertainties of the times, we can and will meet this challenge.

CN Rail

CN Rail did a good job for Canada in 1984, improving productivity and earnings while handling a record volume of freight traffic and making the largest contribution among the CN Group of Companies to the overall profitability of the Corporation.

Total traffic handled, as measured in revenue ton miles (RTM's), reached a record level of 89.7 billion. This was 12.4 per cent higher than in 1983 and almost 10 per cent higher than the previous record year of 1980. An increase of 4.4 per cent in CN Rail's workforce was necessary to handle the higher workload.

The major traffic increases were in products destined for export markets – coal, potash, sulphur and lumber. Substantial gains were recorded in intermodal and automotive traffic. Volume of grain traffic rose significantly but revenues received under the new Western Grain Transportation Act were about the same as the total of statutory grain compensation received in 1983, which included about $65 million of interim payments from the Federal government for grain movements in the latter half of 1982.

Intermodal traffic (in RTM's) increased by about 15 per cent in reflection of the strong merchandising and service effort which is being put into the development of this business by CN Rail Intermodal, the Division's coast-to-coast, door-to-door total distribution system. There is considerable growth potential in intermodal traffic and CN Rail plans to develop this potential through the use of specialized services and cost efficient intermodal/multimodal facilities and trains. Examples are the Montreal/Toronto "LASER" service and the Central Canada/Maritimes "CLIPPER" service. In 1985 CN Rail will begin a major new intermodal service linking Chicago with Montreal and Toronto via the facilities of the Grand Trunk Western. This will tap a large and potentially very profitable market in which head-on competition with the trucking industry will produce substantial benefits for shippers in terms of both price and service.

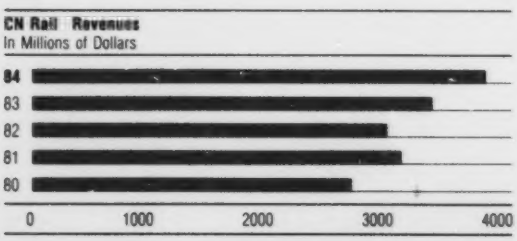
Improvements in traffic volume, productivity and financial performance were accompanied during the year by substantial progress in CN Rail's on-going program of expansion and modernization of the railway plant. This costly program is of major importance to the economic future of Canada and of particular importance to the increasingly export-based economies of the Western provinces.

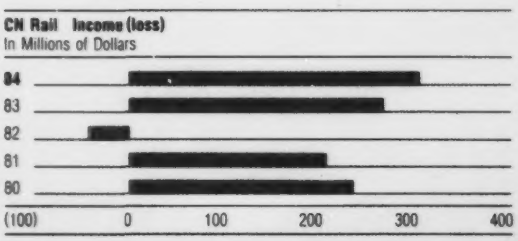
Current economic projection and the present uncomfortably high debt load have brought about some curtailment in the capital expenditures on expansion and modernization planned for 1985. But CN Rail still plans capital investment of about $600 million in 1985 and about two-thirds of this will be invested in Western Canada. Over the 1985-89 period the Division plans capital spending of $3.5 billion and again Western investment will predominate.

These figures reflect the fact that 67 per cent of CN Rail's workload occurred in Western Canada in 1984, and that the ratio is expected to rise to 70 per cent by the end of 1989. Double-tracking and other expansion and upgrading projects created about 3,000 seasonal railway jobs in the West during 1984, not counting the spinoffs to supply and support services across the country. Economic benefits on a similar scale are expected in 1985 and subsequent years as the workload generated by the successful world marketing of grain, coal, forest products, potash, sulphur, petrochemicals and other bulk products continues to increase and the physical plant expands to accommodate it.

The workload is expected to increase on each region of CN Rail over the 1985-89 planning period, with the highest growth rates, as noted, in the West. Current economic projections indicate, however, that the overall increase will be low-to-moderate – about 1.7 per cent per year. This has led to some downward revision of earlier projections of more than 100 billion RTM's by 1989. The projections now are for a workload of about 98 billion RTM's by the end of 1989. This still represents substantial absolute growth over the 1984 record figure of about 89.7 billion RTM's.

National labour negotiations commenced between CN Rail and a number of different bargaining units during the year. The non-operating and the shop craft unions have joined together under a voluntary Associated Railway Union structure, while the running trades and other unions have elected to negotiate on an individual basis. In total, there are 45,000 unionized employees represented at the various bargaining tables. Some of the key issues relate to job security, wages and rule and benefits improvements.





Traditional skills today: Rolling stock has always been repainted as part of normal maintenance schedules, but repainting took on new meaning in 1984 when several CN Rail units (top left), were decorated with colourful designs to promote the Corporation's Expo 86 exhibit about "carrying things."

New skills for tomorrow: Apprenticeship and retraining programs were an important part of CN Rail's staff development program during the past year. At top right, a trainee learns how to use a metal cutting machine in the Transcona Shops.

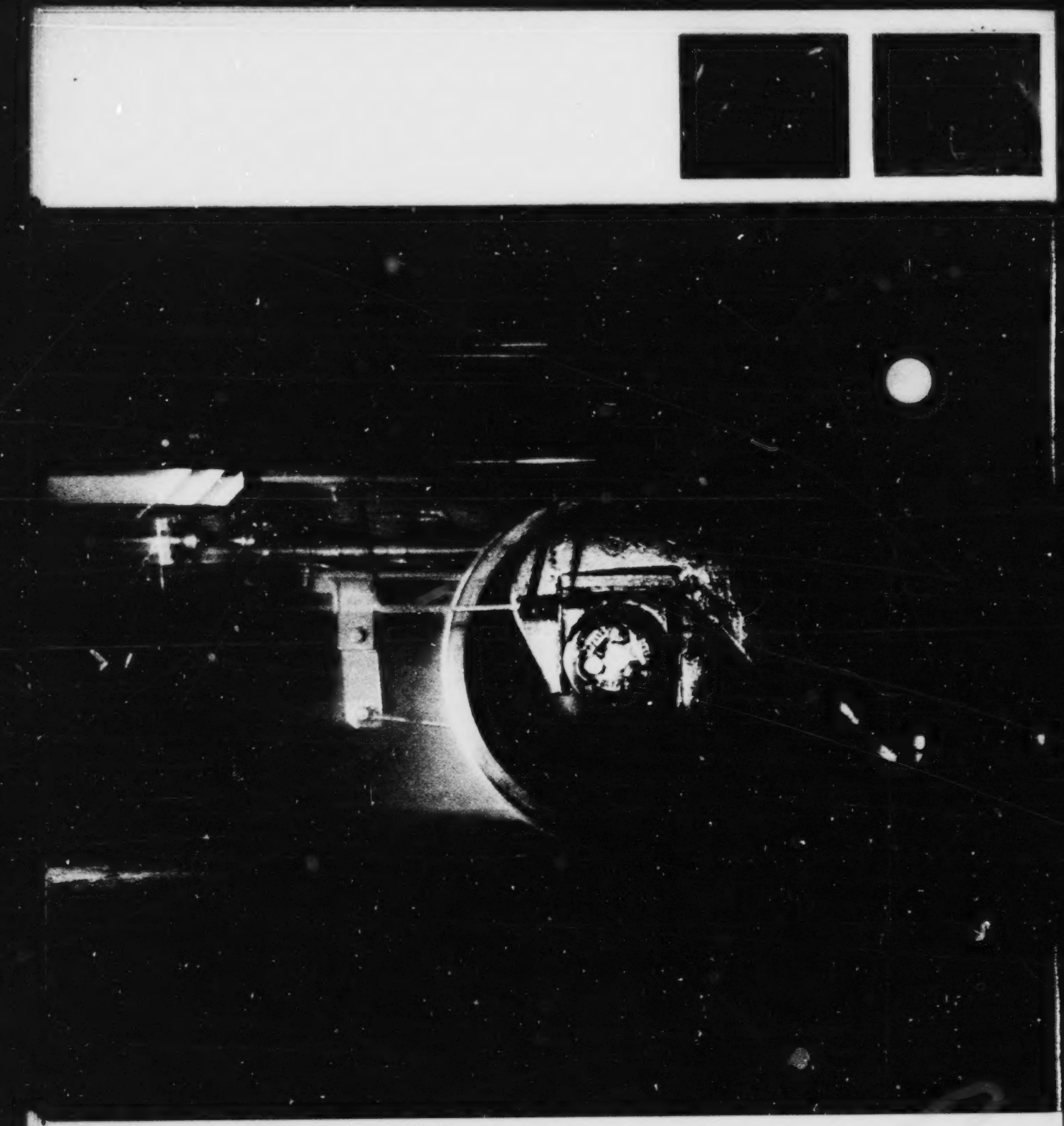
People make it work: Canadian National runs on technology, but not without constant control and fine-tuning by creative people such as Christine Côté (above), junior computer operator in Montreal. They tell machines what to do, how, and when. Christine is shown with tapes of programs she has retrieved from CN's vast storage system.

Lengthy proceedings have recently been concluded before the Canada Labour Relations Board concerning applications made by the shop craft unions for separate certifications which, if approved, will mean they can bargain and deal with CN by craft. The Corporation did not oppose these applications on the understanding that separate certifications will be issued in line with CN's divisionalized organization.

The Public hearings into CN CP purchase of the Canada Southern Railway have ended and the Rail Transport Commission's (RTC's) report approved the purchase; however, the Board also approved the applications for purchase of two other interested parties. A decision by government is expected shortly.

Notice was served upon the United Transportation Union under the appropriate Material Change rule of the Collective Agreements to effect the removal of cabooses from trains. The RTC ordered public hearings across the country in late 1984 and they are continuing into the first part of 1985 on the testing of cabooseless trains.

Despite the somewhat uncertain economic outlook and the problems associated with its debt situation, CN Rail looks forward to an improvement in its financial position in the future. Towards these ends CN Rail will continue to compete for a profitable share of all markets within its sphere of interests, giving particular attention to high-volume bulk commodities, to U.S.-Canada carload and truck-competitive traffic and to domestic Canadian truck-competitive traffic. Recognizing a steady increase in productivity as necessary to improved return on capital, CN Rail will also continue to evaluate and implement productivity improvement programs based on new technology and effective use of the knowledge and skills of all its people.



The future: End of Train Information Systems (ETIS) may replace the caboose. The unit shown (top left) attached to the coupler of a freight car monitors brake pipe pressure, senses when the last car begins to move, notes its direction and radios this information to a display in the leading locomotive of the train.

A young snow-fighter: Recycled yard locomotives have been equipped with railmounted snow blowers (top centre), developed by CN Rail especially to cope with snow in congested areas such as rail yards.

High tech switch: The list of high technology pre-assembled track structures now includes switches with concrete ties and continuous welded rail. The photo top right shows the installation of a 77-metre long, 100-tonne switch assembly at Tranquille, just west of Kamloops, B.C.

A caboooseless train: The striped unit at the end of the train is an important part of the ETIS System designed to result in the removal of cabooses from trains.

TerraTransport

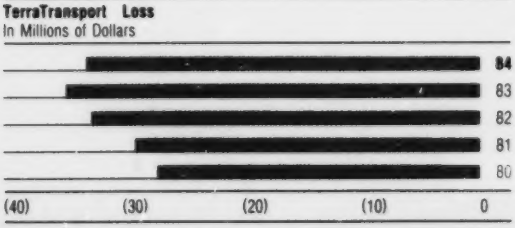
TerraTransport, which provides rail and highway freight transportation and inter-urban bus passenger services in Newfoundland, remains in a deficit position despite the relative success of a five-year Revitalization Program funded by the Federal Government and scheduled to come to an end in March, 1985. Under the program, TerraTransport has modernized its operations, significantly increased its share of the available market and improved its financial position. The deficit at the end of 1984 was $32.9 million compared with $34.6 million the previous year. This result was strongly influenced by the net benefit (approximately $5.0 million) of government branch line subsidy payments for the years 1978-1984. The efforts of management and employees of TerraTransport have been a key factor in helping to contain the loss incurred since its establishment as a separate division.

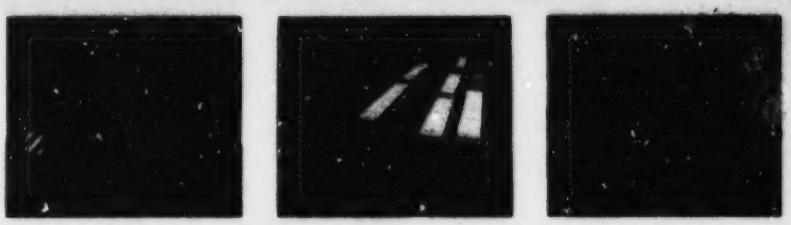
Current projections indicate that the deficit, which is absorbed by Canadian National, will resume an upward movement in 1985 and will reach about $45.0 million in 1989. The Federal Government is now evaluating the costs and benefits of TerraTransport in the context of overall Newfoundland transportation needs. This evaluation will determine the future of TerraTransport and CN is looking forward to a solution that will relieve it of the current financial burden while still providing Newfoundland with efficient and economical freight transportation services. CN is fully prepared to manage the property efficiently under a contract which provides adequate compensation for this important task.

Grand Trunk Corporation

Grand Trunk Corporation (GTC) had a relatively good year in 1984, increasing its volume of business in the face of strong competition and showing a modest profit after two years in the red. Good work by management and employees played an important part in this improvement. The corporation, which is made up of the Grand Trunk Western Railroad Company (GTW), the Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Company (DWP) and the Central Vermont Railway, Inc. (CV), looks forward to another profitable year in 1985 and a steadily improving situation over the 1985-89 planning period.

TerraTransport Loss
In Millions of Dollars





Three in one: The Voluntary Coordination Agreement (VCA) signed in 1984 by Burlington Northern Railroad, Grand Trunk Western, and CN Rail results in better service for all their customers. To symbolize the agreement, a BN diesel (top left) headed a train including units from GTW and CN Rail.

Aquatrain: Another VCA benefit for CN Rail comes from the marketing of CN Rail's barge service (top, second from left), between Prince Rupert, B.C., and Whittier, Alaska, by the BN sales organization.

Prairie grain rolls: Record volumes of grain were moved by CN Rail in 1984 from Prairie elevators such as the one shown (top, second from right), in Saskatchewan.

A major reason for optimism is the signing during 1984 of a voluntary coordination agreement (VCA) with the Burlington Northern Railroad. This agreement, which comes into effect in January, 1985, facilitates coordinated marketing and operations on certain major joint routes of the Burlington Northern, Grand Trunk Corporation and CN Rail. The three railways and their customers in both countries will benefit through increased efficiencies made possible by the creation of run-through train service and improved transit time.

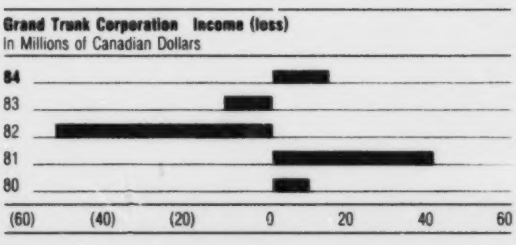
The agreement was negotiated as a major part of GTC's answer to competitive forces created by huge rail mergers facilitated by deregulation of the U.S. railroad industry. It will enable the three railroads to offer their customers access to a 56,300 km track network reaching into 28 states in the busy Central U.S. industrial region and in the Northwest; also into all the Canadian provinces, the Canadian Northwest Territories and Alaska. The agreement promises GTC all the advantages of being part of a major transcontinental and international railway system while retaining the competitive flexibility of its independent status.

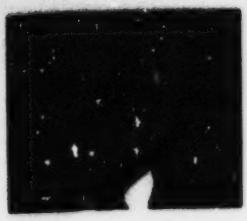
Major problems as well as new opportunities face GTC in the immediate future. The U.S. economy was strong at the end of 1984 although there are some indications of a downturn. Coal and coke and automotive traffic seem to be holding steady. But competitive pressure from large rail systems and from the trucking industry continue to limit traffic growth and revenue per unit handled. GTC is responding with increased productivity, aggressive marketing and the kind of innovation and flexibility represented by the VCA with Burlington Northern.

GTC looks forward to a steadily improving financial situation over the next few years, aided substantially by the VCA but resulting also from earnings by a generally leaner and tougher organization. The Grand Trunk Western and the Duluth, Winnipeg and Pacific are expected to contribute to this improvement but the Central Vermont, severely affected by the competitive situation in New England, will probably not be part of the upward trend.

TerraTransport: Efficient handling of containers is a feature of rail operations in Newfoundland. Local delivery (top right), in St. John's is handled by truck.

Electronic Train Control: There is a lot of action on CN Rail's main line between Jasper, Alta. and Kamloops, B.C. but it is under the complete control of Peter VanHoof and the RTC Console at Kamloops. VanHoof can call upon the very latest in electronic equipment to keep the freight moving. But human knowledge and judgment are still the important factors.





CN Enterprises
President's Review

R.C. Franklin
President
CN Enterprises

Office Automation display: Telecommunications Terminal Systems, a business unit of CN Communications, specializes in new office automation technology for customers in Quebec, Ontario, Alberta and British Columbia. At T.T.S. headquarters in Toronto, Jackie Hing and Murray Smith discuss features of a new office machine.

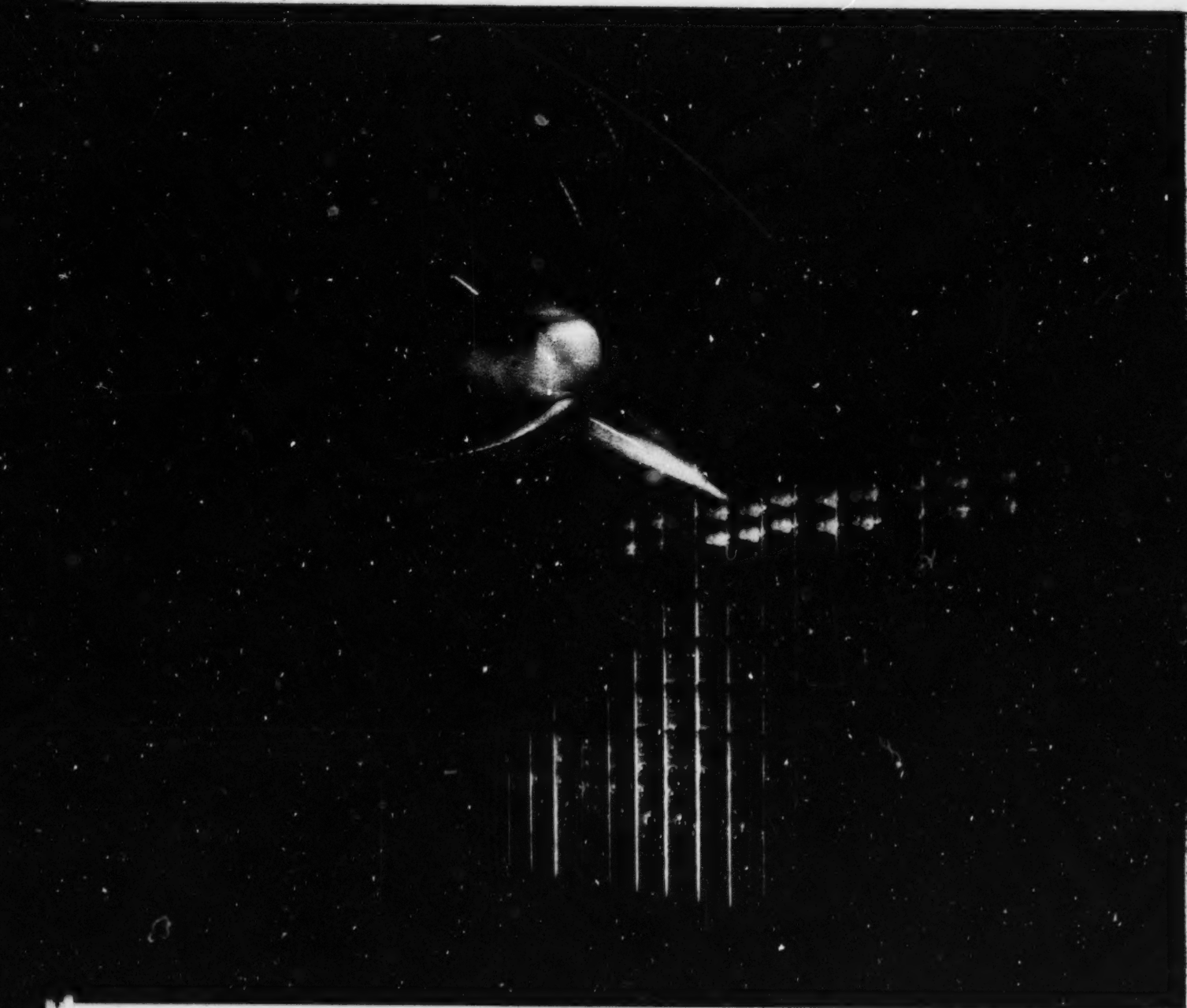
The business units of Canadian National Enterprises served the corporation and the country well in 1984, providing efficiently a wide variety of services related to the basic activities of the Corporation. All of the services provided by the companies within CN Enterprises are important to the economic health and national prosperity of Canada.

With 1984 profits for the group increasing by 23 per cent to reach $89.6 million (including $21.9 million for CN Marine shown separately in the financial statements) the division made significant progress towards the long-term objective of achieving a commercial return on investment for CN Enterprises as a whole. Total assets including CN Marine Inc. grew to more than $1 billion by year end. In 1984 CN Enterprises' contribution to CN's finances, in terms of cash and additional borrowing capacity beyond its own needs exceeded $125 million.

During the year, a number of important events symbolized the evolution of CN Enterprises and its divisions towards a position of maturity and strength within respective industry sectors. An important step was establishment of CN Hotels Inc., a new company with its own board of directors, as the entity responsible for managing the CN hotel chain and for achieving a performance comparable in all respects with that of other national hotels chains. In Toronto, the launching of the Convention Centre, L'Hôtel and the CN office tower by CN Real Estate and CN Hotels represented a major step forward in the urban development and hospitality fields. CN Exploration continued the exploitation of its lands and mineral rights by initiating a new two-year drilling program in the Kerrobert area of Saskatchewan.

The achievements of 1984 were attained primarily through the initiative and drive of employees in all divisions of CN Enterprises. Our objectives for 1985 are even more demanding and, with the Corporation facing severe equity constraints, our success is more critical. With the skills and determination of our people to rely on, I am confident that those objectives wil be met and that CN Enterprises will continue to contribute significantly to the overall success of the CN Group of Companies.

CN Route was formed, and with the granting of common bargaining units for CN Trucking and CNX, the merger of the two highway transport units, begun in 1983, proceeded according to plan and is now near completion. Following an announcement by the federal government in November that CN Marine was to become a separate Crown corporation, steps were taken to have the division managed as such, effective January 1, 1985.



The Island's own: Terra Nova Tel is "the phone company" for most Newfoundlanders. At Twillingate, lineman Eugene Anstey (top left) does maintenance on components of a system that's very important to people scattered widely and separated by rugged terrain.

Microwave links: Towers such as the one shown top right in the Yukon connect telephones in the far North with the rest of Canada and the world. The expertise gained by meeting farflung challenges has attracted worldwide attention to CN Communications and Canac Telecom is CN's consulting arm ready to sign up customers.

CN Communications

CN Communications – which includes CNCP Telecommunications, NorthwesTel, Terra Nova Telecommunications and Telecommunications Terminal Systems as business units – continued to perform well in a rapidly changing and highly competitive business environment. Business volume and productivity increased and a record profit of $39.3 million was achieved, an improvement of about 14 per cent over the previous year.

A common objective of the business units of CN Communications is a rate of annual growth in revenues and income, as well as rate of return on equity, comparable to rates that are the norms in the industry. Good progress was made towards that objective in 1984.

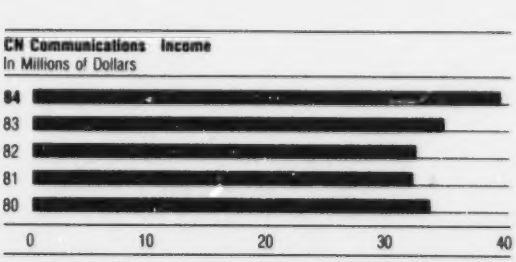
CNCP Telecommunications, competing strongly with Bell Canada and other members of Telecom Canada, increased revenues by 7.3 per cent through rate increases and greater business volume. CN's share of net income rose 35 per cent to $16.6 million. A seven-week strike by technicians, operators and clerks reduced revenues below anticipated levels, but this was more than offset by a resulting drop in labour costs. Orders were placed for fibre optic communication systems to be brought into service between Toronto, Ottawa and Montreal in 1986, and between Edmonton and Vancouver in 1987. CNCP's application to establish a long distance telephone service in competition with Bell Canada and the British Columbia Telephone Company was the subject of a public hearing held by the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission (CRTC) in 1984. Success of this application would improve the competitive position of CNCP. A decision is expected in 1985.

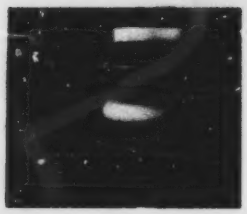
Terra Nova Tel, operating in Newfoundland and Labrador, earned net income of $6.6 million, an increase of 29.4 per cent over 1983. Growth in both long distance business and in the subscriber network, combined with a rate increase and productivity enhancement, contributed to the excellent results. Service improvements included installation of a fully automatic mobile telephone system, the upgrading and extension of long distance circuits, and continued expansion of local exchange facilities so that single party service was available to 91 per cent of subscribers by year end.

NorthwesTel experienced substantial growth in revenues. Net income of $12.6 million represented a gain of 23.5 per cent over 1983 results. The improvement was due mainly to a significant increase in the volume of long distance business and private line leased services, as well as the full-year impact of a rate increase which went into effect in September 1983. Following a CRTC decision to permit attachment of subscriber-owned terminal equipment after September 1, 1983, NorthwesTel is now marketing residential and business communications terminals in its territory. Modernization and expansion of NorthwesTel operations continued in northern British Columbia, the Yukon, and the western portion of the Northwest Territories. In this context, orders were placed for satellite communication ground stations which, when installed in 1985, will improve service to five remote communities, Pelly Bay, Spence Bay, Gjoa Haven, Fort Franklin, and Telegraph Creek. Installation of a new digital telephone exchange for Yellowknife commenced, with completion expected in March 1985.

Telecommunications Terminal Systems, launched in 1982 as a partnership with Canadian Pacific Limited, had a very busy year in a fiercely competitive interconnect market. Revenues increased by 33.3 per cent but profit margins had to be reduced in order to hold market share. As a result overall earnings of the partnership declined. A new and promising venture was the entry of TTS into the large office automation equipment market during 1984.

Switching centre: A technician (above) checks complex circuits at CN Communications headquarters in Toronto. The Company's sophisticated nation-wide network is carefully and constantly monitored here.





Top of Toronto: The ever-popular revolving restaurant in the CN Tower was re-opened (top left) after extensive renovations during 1984.

CN Exploration: The 229 wells providing oil for CN from beneath the wheatfields of Saskatchewan are rigged with pumps such as the one shown at top right, automated, never tiring, working 'round the clock.

Chanterelles Lounge: The newest member of the CN Hotels family, L'Hotel in Toronto, opened in 1984 and quickly became the first choice of experienced business travellers to Ontario's capital. Karen McPhee, lounge hostess in Chanterelles, serves guests just what they order, and fast!

CN Hotels Inc.

The five-year program aimed at integrating all CN Hotel properties into a profitable chain of first-class hotels and associated enterprises was carried forward with drive and enthusiasm in 1984. Steps towards the achievement of long-term objectives include;

- Opening of the new 594-room hotel in Toronto.
- Launching of an innovative product differentiation program – "Entrée" – based on knowledge about consumer demands and preferences and assuring consistent standards of good service to specific groups of customers throughout the hotel chain. The program includes a guest recognition system designed to build "brand loyalty" among frequent travellers.
- Assumption by CN Hotels Inc. of the management of The Queen Elizabeth and the Hotel Vancouver. These properties had formerly been managed for CN by the Hilton organization.
- Conclusion of an agreement with the City of Edmonton regarding redevelopment of the Hotel Macdonald and commencement of major renovation programs at The Queen Elizabeth, Château Laurier and Hotel Vancouver.
- Steps aimed specifically at improving customer services and facilities at CN Tower in Toronto included refurbishing of the revolving restaurant at the top of the tower and an agreement with outside developers for the showing of "Tour of the Universe", an educational and entertainment exhibit, at the base of the Tower.

CN Exploration

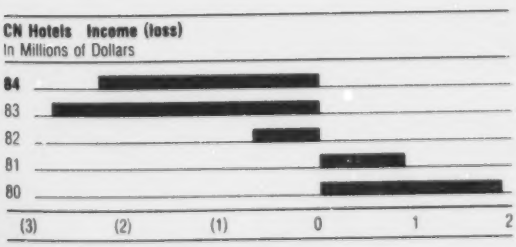
The past year has been an active and profitable one for CN Exploration, and further expansion of activities and earnings is foreseen for 1985.

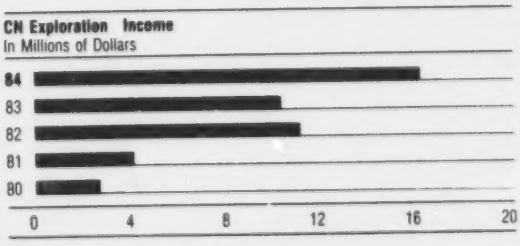
CN Exploration was one of the most active explorers and developers in Saskatchewan during the year, participating in the drilling of 114 wells (111 oil, two gas and one dry hole), an increase of 30 wells from the previous year. At year end, CN Exploration was operating 229 wells from its field office in Kindersley.

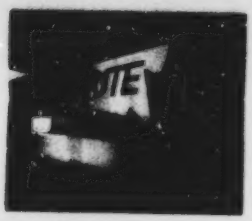
The evaluation of a large block of CN lands in the Kerrobert region of Saskatchewan was begun in May of 1984 and it was determined that a significant oil accumulation was present in the area. By the end of the year, 67 wells had been drilled over 180 km^2 and plans were underway to develop much of the area by drilling approximately 200 additional wells in 1985. Substantial volumes of oil will be produced from the Kerrobert properties over the next few years, and development plans include commencement of an enhanced oil recovery program in the last half of 1985.

Saskatchewan's Royalty Holiday, initiated in 1982 and extended to the end of 1985, has had a very positive impact on activity in that province. Drilling and provincial land sales income reached record highs during the year and CN Exploration benefited substantially through the elimination of the provincial freehold production tax on wells drilled on its fee simple lands through 1985. Current industry projections are that the record drilling activity of 1984 will be surpassed next year.

CN Exploration experienced a significant increase in production revenues during 1984 and earned a profit of $16.1 million. By year end, daily oil production had reached nearly 2,200 barrels. A further substantial increase is projected for 1985. Of continuing concern, however, is the relative instability of oil prices and markets, transportation bottlenecks and high levels of revenue taxation on the industry.







A night sight. The reflectorized giant maple leaf segment of CN Route's logo on its trailers is highly visible by night. Loading often takes place under lights for overnight delivery, and the top left photo shows a trailer loaded in Vancouver with eastbound merchandise.

On the Ivory Coast: Jacques Desjardins of CN Rail's Taschereau Yard diesel shop in Montreal instructs (top right) employees of Regie du Chemin de fer Abidjan Niger in Africa's legendary Ivory Coast. He was sent by CN's Canac, which offers railway and telecommunications consulting services to industries and governments all over the world.

Have trucks, will deliver: Driver Rick Merkler of Spruce Grove, Alberta, prepares to take his CN Route rig from Vancouver to Edmonton. The tractor bears CN Route's new livery, now being applied to its nation-wide fleet of tractors, trailers, and city pick-up and delivery trucks.

CN Real Estate

CN Real Estate achieved a notable development and construction feat in 1984 with the completion, on time and on budget, of the $180-million Metro Toronto Convention Centre Complex – the largest facility of its kind in Canada. Occupying almost three hectares along Toronto's Front Street West and adjacent to the CN Tower the project was initiated and carried through by CN Real Estate as part of its mandate to develop the maximum commercial potential of CN holdings across Canada. Officially opened by Queen Elizabeth II in October 1984, the project has won recognition for CN Real Estate as an important presence in the development and construction field in Canada.

Other projects and plans on which there was significant action in 1984 included:

- A major mixed-use (residential, commercial and recreational) development of the Toronto railway lands as part of the largest urban redevelopment project in Canada, now to include a domed stadium.
- Completion by a private sector builder of about 700 residential units on land formerly owned by CN in Pointe-aux-Trembles, Montreal, as part of a mixed-use development which will include a major shopping centre.
- An agreement with local builders for the construction of about 800 residential units on about eight hectares of CN's "Bonaventure Lands" in Montreal. Known as "Les Floralies de la Montagne" this project will take four years to complete.
- Development of final plans for the renovation of the Macdonald Hotel in Edmonton. This important project is being managed by CN Real Estate on behalf of CN Hotels, and work will begin in 1985.

CN Real Estate, which reported its fourth consecutive profit ($14.9 million) in 1984, plans to continue to seek out opportunities for the commercial development of surplus railway lands and other properties across Canada. Real Estate also continues to provide its professional services to other companies in the CN Group.

Canac Consultants Limited

Canac, the domestic and international consulting arm of Canadian National, had a busy and successful year, achieving its 13th consecutive profitable performance, a 23 per cent increase in sales, and a 12 per cent increase in net income over 1983.

This good performance took place in an environment characterized by sharply increased international and domestic competition, delayed or curtailed project funding from national and international lending agencies and high development costs.

Canac's strong marketing drive was reflected in the large number of proposals submitted to potential clients. Good results, including first-time-ever contracts in Madagascar and Mauritania, were produced. Market development efforts were stepped up substantially in South America and in the Far East, where Canac opened a permanent office.

Strong efforts to develop the Chinese market, resulting in a developmental project with the Chinese Railways, were another feature of the year.

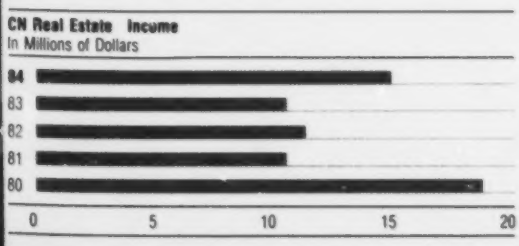
Canac's North American operation succeeded in securing a contract in the United States, a market targeted for further development in 1985.

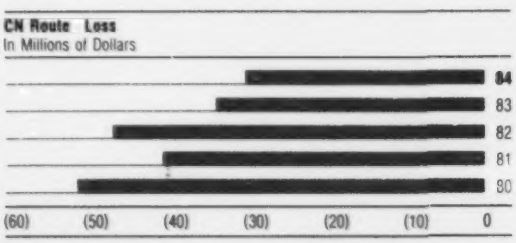
In accordance with Canadian Government guidelines concerning the commercial practices of Crown corporations in international trade, the following are Canadian National's representatives in the consulting field: in Mexico, Amexder, S.A. de C.V.; in Colombia, Antonio Soriano Franco y Compania, S. en C.; in India, C. Desai, I.C. Corporation; in Uruguay, Captain Fernando Garcia; and in Brazil, Suma Representacao Commercial Ltda. A total remuneration of US$500 was paid to these representatives in 1984.

CN Route

In 1983 the Board of Directors of CN gave authority to consolidate the administration of Express (CNX) and Trucking (CNTL) services in order to create one competitive highway-based unit providing trucking and related physical distribution services at commercial rates of return.

The new unit, then known as CNX/CN Trucking, began the difficult task of forming a single management team to direct the activities of a lean, efficient and commercially viable organization. By mid-1984 the single management team was working well and financial savings and new business opportunities resulting from the integration were becoming apparent. In order to capitalize on these advances a strong promotional program was developed, beginning with a change of name for the organization – to CN Route.





During 1984, compatible accounting and management information systems for the two divisions were established, and offices, terminals and maintenance facilities were rationalized. Following a hearing and a vote conducted by the Canadian Labour Relations Board, the terminal and fleet operations of the two divisions were integrated, providing customers with a single pick-up and delivery service.

Total revenues declined slightly in 1984 but the drop in expenses was proportionately greater, to the extent that the division's deficit was down to $29.8 million from $33.4 million in 1983. With cost savings from the merger expected to become more apparent in 1985, an improved financial performance is foreseen.

CN Route, which now operates 53 terminals across the country, faces a difficult task complicated by increasing competition in its field of activity and by the effects of deregulation on the trucking industry. The new unit has, however, made a good beginning and has good prospects not only for survival but for substantial development in the years ahead.

CN Marine Inc.

Continued modernization of ship and shore facilities, increased productivity and significantly improved standards of service characterized the operations of CN Marine Inc. in 1984.

Highlights of operations during 1984 included: a 30 per cent increase in shipment of containers between North Sydney, Nova Scotia, and Port-aux-Basques, Newfoundland; construction of a new ship (the Caribou) for Newfoundland service, proceeding on schedule, within budget and with delivery expected in the fall of 1985; participation by the Gulf ferry Ambrose Shea in the start of the Tall Ships trans-Atlantic race; and acquisition of computer-aided design and drafting terminals to increase the skills and productivity of engineering personnel.

Results of Operations. System net income for the year 1984 amounted to $242.0 million, an increase of $29.6 million over 1983. The 1984 net income was a Company record, surpassing the former high of $212.3 million in 1983 by 14%. Income from the railway operating divisions – CN Rail, TerraTransport and Grand Trunk Corporation – improved by $71.9 million or 33.6%. Higher traffic volumes were the principal reason for this improvement. CN Enterprises' income increased by $14.6 million or 27.4%. Tempering this System improvement was the increased interest cost of $80.7 million. Most of this increase arose as a result of the revised accounting requirements relating to the deterioration in the Canadian dollar in the past few years. This change added $65.4 million to the reported expenses.

The main factors accounting for the profit in 1983 compared with the loss in 1982 were a general improvement in economic conditions resulting in higher volumes of business, the 1983 receipt from the Government of Canada of interim grain payments to largely offset revenue shortfalls associated with the cost of carrying grain at uneconomic statutory rates, a decrease in pension costs in 1983 occasioned by an actuarial review of the pension fund and the provision in 1982 for investment impairments.

In accordance with applicable legislation, the Company provided for a dividend of 20% of net income to the Government of Canada. The dividend amounted to $48.4 million in 1984 and $42.5 million in 1983. No dividend was provided for in 1982 because of the loss.

The results for each division, which are discussed below, include the assignment to such divisions of a portion of interest expense. This expense aggregated $349.1 million for the System in 1984, up $80.7 million over 1983 and $108.7 million over 1982. These increases reflect higher borrowings incurred principally to finance capital expenditures and, more significantly, the application in 1984 of the new accounting regulations on the translation of debt denominated in foreign currencies discussed in Note 1 h) of Notes to Consolidated Financial Statements which amounted to $65.4 million of interest expense in 1984. This cost under the new regulations was not assigned to the Divisions in 1984.

CN Rail. CN Rail's income for 1984 totalled $304.4 million, as compared with $260.7 million in 1983 and a 1982 loss of $43.3 million. The principal factors accounting for the betterment were traffic volume increases and productivity improvements.

Railway operating revenues amounted to $3,789.2 million in 1984, up $400.7 million from 1983 and $819.9 million from 1982. Freight services revenues were the major factor in both the 1984 and 1983 revenue improvement. In 1984 freight services revenues rose by $508.4 million, mainly because of higher traffic volumes which occurred in most commodity groups, notably fuels and chemicals, intermodal, ores, minerals and metals and forest products, all of which benefited from the improvement in the economic climate in Canada and the U.S.. The other major factor accounting for the 1984 operating revenue increase was revenues earned under the WGTA (Western Grain Transportation Act). However, the adoption of the WGTA resulted in a significant reduction in Government payments for branch lines and the termination of the interim grain payment arrangement. In addition, there was a marked reduction in payments related to prior years. The grain revenue now received under the WGTA exceeds the amounts earned under previous arrangements. All other classes of revenues improved over their 1983 levels as well.

In 1983, freight services revenues, together with interim grain payments from the Government of Canada in anticipation of the WGTA, rose by $452.7 million from the 1982 level. This increase was attributable to higher traffic volumes, which occurred in most commodity groups, and to the interim grain payments. Marginal increases in rates were more than offset by a deterioration in traffic mix. Payments received for prior years' services declined by more than $70 million.

Expenses in 1984 were $3,484.7 million, up $356.9 million from 1983 and $472.1 million from 1982. The 1984 increase was mostly caused by volume increases of more than 11%, wage and material price inflation, and higher pension, tax, depreciation and interest costs, partially offset by improvements in operating efficiency. The 1983 increase was kept below 4% despite inflation and volume increases through management actions to contain expenses by streamlining operations and controlling manpower levels and discretionary work programs. A reduction in pension costs arising from an acturial valuation also helped to keep 1983 expenses down.

TerraTransport. TerraTransport's loss in 1984 was $32.9 million, $1.6 million less than in 1983 and $0.5 million higher than the 1982 level. The 1984 improvement was due to net branch line subsidy revenues for 1984 and prior years totalling $5 million and the success of a plan for containerization of Newfoundland traffic, which together exceeded interest and inflation-related cost increases. The higher 1983 loss was attributable to similar cost increases.

Grand Trunk Corporation. Grand Trunk Corporation's income amounted to $14.3 million in 1984 compared with losses of $12.2 million in 1983 and $54.5 million in 1982. The strengthened U.S. economy along with specific measures taken to penetrate new markets and reduce the cost structure accounted for the 1984 turnaround. Operating expense savings coupled with the 1982 inclusion of a $35.9 million write-down of the Central Vermont Railway, Inc. to its estimated realizable value are responsible for the 1983 income improvement.

Revenues amounted to $524.0 million in 1984, $436.5 million in 1983 and $444.3 million in 1982. The 1984 revenue increase reflects higher traffic volumes, particularly in the automotive, coal and coke, intermodal, potash and fertilizer groups. Aggressive marketing practices and the voluntary coordination agreement with the Milwaukee Road (expired January 2, 1985) contributed to the gains achieved in the extremely competitive U.S. transportation market. The 1983 revenue decline was mainly caused by lower rates due to pricing actions required to remain competitive with other rail and motor carriers in the deregulated environment.

Expenses totalled $509.7 million in 1984, $448.7 million in 1983 and $498.8 million in 1982. The 1984 rise was mainly due to higher traffic volumes and moderate inflationary pressures offset to some extent by employee reductions, shop closings, yard consolidations and rail line abandonments. The 1983 cost reduction was mainly attributable to the 1982 Central Vermont provision discussed above and cuts in manpower, programmed maintenance, fuel prices and interest expense.

CN Enterprises. CN Enterprises, which includes CN Communications, CN Hotels, CN Exploration, CN Real Estate and Other Businesses, earned income of $67.7 million in 1984, compared with $53.2 million in 1983 and $53.1 million in 1982. Throughout 1984, CN Enterprises continued to manage CN Marine Inc.'s activities and, if its income had been included in CN Enterprises' results instead of being shown separately on the Consolidated Statement of Income, the total income of CN Enterprises would have increased to $89.6 million for 1984 and $73.0 million and $69.6 million in 1983 and 1982 respectively. Details for the individual divisions constituting CN Enterprises are discussed below.

CN Communications. CN Communications' income in 1984 was $39.3 million, compared with $34.5 million in 1983 and $32.1 million in 1982. The $4.8 million increase in 1984 was mainly due to higher revenues resulting from 1983 and 1984 rate increases and volume growth. The $2.4 million increase in 1983 was largely due to higher revenues resulting from rate action. Strict expense control was also a factor in both years.

CN Hotels. CN Hotels had losses amounting to $2.3 million in 1984, $2.8 million in 1983 and $0.7 million in 1982. Higher occupancy rates and higher average revenue per room were the principal reasons for the 1984 improvement. Lower occupancy rates at some hotels and the inability to pass on cost increases at others were the most significant factors in the 1983 loss increase. The 1983 results benefited from a municipal tax refund and from an expense accrual adjustment.

CN Exploration. CN Exploration earned income of $16.1 million in 1984, compared with $10.3 million in 1983 and $11.1 million in 1982. The 1984 income improvement was due to increases in oil production sales and royalty income. The 1983 income decline was largely due to lower oil prices coupled with higher operating expenses reflecting increased production and exploration and higher interest costs.

CN Real Estate. Income from CN Real Estate amounted to $14.9 million in 1984 compared with $10.5 million in 1983 and $11.3 million in 1982. In 1984 increased profits from land sales accounted for nearly all of the betterment. In 1983 higher income realized from property management was more than offset by a reduction in profit from land sales.

Other Businesses. Other Businesses had a loss of $0.3 million in 1984 compared with a profit of $0.6 million in 1983 and a loss of $0.6 million in 1982. The 1984 reduction results mainly from the downturn in dockyard business and the disposal in the latter part of 1983 of CN-owned container handling equipment at Task Terminal in Montreal.

CN Route. CN Route, the new division integrating the Company's trucking and express operations, had a loss of $29.8 million in 1984, compared with losses of $33.4 million in 1983 and $46.4 million in 1982. Significant factors accounting for the betterment in 1984 were the savings arising from combining the management of CN Trucking and CN Express, the streamlining of operations (including reduced uneconomic services) and a number of miscellaneous improvements. These were partially offset by an increase in the interest charges. A reduction in uneconomic services and a 1982 provision of $10.8 million for the estimated costs related to the integration of the express and trucking operations accounted for the 1983 improvement.

Miscellaneous. The net expense in the Miscellaneous sector in 1984 was $37.9 million, compared with $41.3 million in 1983 and $116.1 million in 1982. Income from the transfer of research and development tax deductions and credits and from the refund of investment tax credits, partially offset by losses on U.S. currency exchange fluctuations, accounted for most of the 1984 improvement. The principal factor in the difference between 1983 and 1982 was the $61.5 million provision in 1982 for the impairment in the value of an investment. There was also an increase in 1983 interest income and investment tax credits.

CN Marine Inc. CN Marine Inc.'s income was $21.9 million in 1984, $19.8 million in 1983 and $16.5 million in 1982. Higher interest income accounted for nearly all of the 1984 improvement. The 1983 increase was largely attributable to greater traffic volumes.

Income Taxes. Income taxes otherwise payable with respect to 1984 in the amount of $116.7 million have been eliminated through utilization of tax benefits pertaining to prior years' losses, which reduction was accounted for as an extraordinary item. The corresponding amount for 1983 was $99.4 million. Because of the loss in 1982 there was no income tax expense for that year. See note 10 of Notes to Consolidated Financial Statements which indicates that such benefits are available to reduce taxable income of future years.

Liquidity and Capital Resources. As reflected by the Consolidated Statement of Changes in Financial Position, there was a decrease in cash of $150.6 million in 1984 much of which can be attributed to the fact that internally-generated funds were less than the high level of capital expenditures. In 1983, most of the increase in cash was due to improved cash flow from operations, while in 1982 the relatively low level of funds provided from operations was the principal reason for the negative cash flow. Cash deficiencies are financed by short-term bank borrowings. At December 31, 1984, short-term bank loans amounted to Canadian $0.1 million and U.S. $7.0 million. The Company has arrangements with a number of Canadian and U.S. banks which provide lines of credit in excess of the Company's anticipated short-term borrowing requirements.

In November 1984 the Company issued and sold $100 million 13% debentures in the Canadian domestic market. During 1984, the Company issued to the Government of Canada in respect of CN Marine Inc. capital projects, 36,400 common shares for $18,200,000.

In January 1985 the Company repaid $63.2 million outstanding principal balance of its 5 3/4% bonds which matured January 1, 1985. In March 1985 the Company borrowed $42.6 million at a cost of 11.46% by means of a yen syndicated loan and currency swap and arrangements were also made to repay a SFr. 100 million bank loan in April.

The new Canadian accounting regulations on the translation of debt denominated in foreign currencies generated an increase in long-term debt of $271.7 million (see Notes 1 h) and 4 of Notes to Consolidated Financial Statements). As a consequence the Company's year-end debt ratio increased to 44.7% from 43.1%.

As noted elsewhere, effective January 1, 1985, CN Marine Inc. is under the control of the Government of Canada. Negotiations are underway for effecting this divestiture, the financial impact of which has not yet been determined.

Planned capital expenditures for 1985 are approximately $875 million. In addition, the Company anticipates that capital expenditures for 1986 and 1987 will aggregate approximately $2 billion. The capital expenditure program for 1985 to 1989 includes funds required for the expansion of roadway property in Western Canada, renewal of basic plant, purchase of rolling stock and other equipment and improvement of operating efficiency. The Company expects that a significant portion of these expenditures will be funded through borrowings, the timing and amount of which will be subject to market conditions and future operating results.

At December 31, 1984, the Company had commitments to purchase railway ties at an aggregate cost of $124.5 million and rolling stock of $104.9 million.

Inflation. For the second consecutive year the annual rate of inflation on CN's wage, fuel and material costs was below the double-digit level. In fact, the Company's rate has been generally in line with the Consumer Price Index increase for the last three years.

There are many factors that help to explain the downtrend in the Company's rate of inflation. In 1983 and 1984, the effect of the Government of Canada's six and five per cent policy guidelines to combat inflation was felt. In addition, fuel prices stabilized, interest rates fell from their record-high levels and the recent economic recession had a dampening effect on prices.

The Government's original guidelines called for a limiting of price increases for goods and services sold by Crown Corporations and federally-regulated industries to 4% for the period from June 1984 to June 1985. However, effective November 8, 1984, the guidelines have been removed and there are now no compulsory Government wage or price guidelines in force.

Notwithstanding the Company's lower inflation rates in 1983 and 1984, there continue to be upward pressures and the effect of many years of rising prices on the Company is pronounced. In recognition of the need to supplement the historical cost information provided in the financial statements, the Canadian Institute of Chartered Accountants, in December 1982, issued recommendations for the reporting of certain effects of changing prices on an enterprise. These recommendations became effective in 1983 and the information for CN is shown following the notes to the Company's financial statements.

Consolidated Financial Statements

Consolidated Statement of Income

	Year ended December 31	1984	1983	1982
	(in thousands)			
CN Rail	Revenues	$3,789,158	$3,388,494	$2,969,291
	Expenses	3,484,726	3,127,800	3,012,609
	Income (loss)	304,432	260,694	(43,318)
TerraTransport	Revenues	53,445	47,839	46,799
	Expenses	86,384	82,397	79,193
	Loss	(32,939)	(34,558)	(32,394)
Grand Trunk Corporation	Revenues	524,035	436,464	444,272
	Expenses	509,720	448,688	498,777
	Income (loss)	14,315	(12,224)	(54,505)
CN Enterprises				
CN Communications	Revenues	278,887	257,883	244,016
	Expenses	239,632	223,402	211,919
	Income	39,255	34,481	32,097
CN Hotels	Revenues	102,186	103,340	110,761
	Expenses	104,500	106,107	111,476
	Loss	(2,314)	(2,767)	(715)
CN Exploration	Revenues	31,873	24,667	18,578
	Expenses	15,729	14,349	7,474
	Income	16,144	10,318	11,104
CN Real Estate	Revenues	30,544	22,701	19,711
	Expenses	15,635	12,166	8,415
	Income	14,909	10,535	11,296
Other Businesses	Income (loss)	(260)	611	(649)
Total CN Enterprises	Income	67,734	53,178	53,133
CN Route	Revenues	163,427	169,656	179,769
	Expenses	193,192	203,026	226,152
	Loss	(29,765)	(33,370)	(46,383)
Miscellaneous	Loss	(37,894)	(41,283)	(116,075)
Total Continuing Operations		285,883	192,437	(239,542)
CN Marine Inc.	Income	21,888	19,803	16,507
Income (loss) before amortization of deferred foreign exchange loss, income taxes and extraordinary item		307,771	212,240	(223,035)
Less: Amortization of deferred foreign exchange loss		65,427	–	–
Income taxes		117,123	99,290	–
Income (loss) before extraordinary item		125,221	112,950	(223,035)
Reduction in income taxes on application of prior years' losses		116,730	99,383	–
Net income (loss)		$ 241,951	$ 212,333	$ (223,035)

See accompanying notes to consolidated financial statements.

Consolidated Balance Sheet

	December 31	1984		198
Assets	(in thousands)			
Current Assets	Cash	$ –		$ 59,54
	Accounts receivable	427,622		402,61
	Material and supplies	390,362		363,81
	Other current assets	201,901		209,26
		1,019,885		1,035,24
Insurance Fund		5,612		5,90
Investments		362,121		36,39
Properties		5,770,982		5,612,17
Other Assets and Deferred Charges		308,011		100,05
		$7,466,611		$6,789,76
Liabilities				
Current Liabilities	Bank loans and other indebtedness	$ 91,687		$ 60
	Accounts payable	645,725		591,21
	Accrued charges	261,545		247,99
	Current portion of long-term debt	119,773		46,66
	Other current liabilities	167,900		180,82
		1,286,630		1,067,23
Provision for Insurance		5,612		5,90
Other Liabilities and Deferred Credits		273,071		288,57
Long-Term Debt		2,572,613		2,311,13
Minority Interest in Subsidiary Companies		4,345		4,34
Shareholder's Equity	Capital stock of Canadian National Railway Company; 6,523,902 (1983 - 6,487,502) common shares of no par value authorized, issued and outstanding	$2,606,425	$2,588,225	
	Retained earnings	717,915	3,324,340 524,354	3,112,57
			$7,466,611	$6,789,76

On behalf of the Board: Elizabeth J. Hewes, Director
J. Maurice LeClair, Director

See accompanying notes to consolidated financial statements.

Consolidated Statement of Retained Earnings

	Year ended December 31	1984	1983	198
	(in thousands)			
Balance, beginning of year		$524,354	$354,487	$577,52
Net income (loss) for the year		241,951	212,333	(223,03
		766,305	566,820	354,48
Dividend		48,390	42,466	–
Balance, end of year		$717,915	$524,354	$354,48

See accompanying notes to consolidated financial statements.

Consolidated Statement of Changes in Financial Position

	Year ended December 31	1984	1983	1982
	(in thousands)			
	Cash, beginning of year *	$ 58,944	$ (114,005)	$ (63,721)
Provided from (used for) operations	Sources:			
	Net income (loss) for the year	241,951	212,333	(223,035)
	Non-cash charges to income:			
	Depreciation	260,950	254,006	240,079
	Amortization of deferred foreign exchange loss	65,427	–	–
	Other amortization	494	508	512
	Loss (income) of equity investees less dividends	(16,207)	731	(1,979)
	Provision for impairment of investments	–	–	97,407
	Changes in working capital items **	84,123	195,906	(48,878)
	Net proceeds from disposal of assets	31,874	41,728	16,236
	Other	(37,894)	54,590	24,321
		630,718	759,802	104,663
	Uses:			
	Additions to properties	713,149	714,413	648,100
	Investments	19,569	1,623	4,673
	Working capital of previously consolidated subsidiary	15,855	–	–
	Dividend	48,390	42,466	–
		796,963	758,502	652,773
	Net provided from (used for) operations	(166,245)	1,300	(548,110)
Provided from (used in) financing activities	Issuance of long-term debt	132,140	124,207	536,076
	Reduction of long-term debt	(134,726)	(54,358)	(42,550)
	Issuance of capital stock	18,200	101,800	4,300
	Net provided from financing activities	15,614	171,649	497,826
Net increase (decrease) in cash during the year		(150,631)	172,949	(50,284)
	Cash, end of year *	$ (91,687)	$ 58,944	$ (114,005)

* Net of current bank loans and other indebtedness

** Excluding cash and current bank loans and other indebtedness

See accompanying notes to consolidated financial statements.

Note 1: Summary of Significant Accounting Policies

Introduction

All references in these Notes to the "Company" refer to Canadian National Railway Company which is wholly-owned by the Government of Canada and, unless the context otherwise requires, its consolidated subsidiaries, and all references to the "System" mean Canadian National Railway Company and its consolidated subsidiaries together with the lines of railway, marine, telecommunications and other property entrusted by the Government of Canada to the Company for management and operation.

a) Principles of Consolidation

The consolidated financial statements include the accounts of all subsidiaries except CN Marine Inc. and also include the Company's share of the assets, liabilities, revenues and expenses of CNCP Telecommunications which is accounted for by the proportionate consolidation method; CN's share in the activities of CNCP Telecommunications represents slightly less than two-thirds of the activities of CN Communications. Also, consistent with the legislation governing the System, the accounts of the Canadian Government Railways entrusted to the Company by the Government of Canada are included in the consolidated financial statements. Since, under Orders in Council issued in December 1984, control of CN Marine Inc. passed to the Government of Canada on January 1, 1985 and as it is intended that ownership thereof be transferred from CN to the Government during 1985, that company's accounts have been deconsolidated effective January 1, 1984 and CN's investment in it has been accounted for by the equity method.

Investments in companies in which the Company has less than a majority interest are accounted for by the equity method, where appropriate.

b) Reporting by Division

In presenting the results by division and CN Enterprises, charges for services performed by one division for another, which are made generally at market value, have not been eliminated. Consolidated net income is not affected by this practice.

c) Material and Supplies

The inventory is valued at laid down cost based on weighted average cost for ties and rails, latest invoice price for fuel and new materials in stores, and at estimated utility or sales value for usable second hand, obsolete and scrap materials.

d) Properties

Properties are carried at cost, which, in the case of properties brought into the system on January 1, 1923, is the aggregate of the values then appearing in the books of the railways now comprised in the System, less a write-down of $262.8 million at the time of capital revision in 1937.

Accounting for railway and telecommunications properties is carried out in accordance with rules issued by the Canadian Transport Commission and the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission respectively (Canadian properties), and the Interstate Commerce Commission (United States properties). Generally, major additions and replacements are capitalized and interest costs are charged to expense.

The cost of depreciable assets retired or disposed of, less salvage, is charged to accumulated depreciation, in accordance with the group plan of depreciation except for CN Route and CN Hotels divisions which follow the unit plan whereby gains or losses are taken into income as they occur.

Note 1: Summary of Significant Accounting Policies (Cont'd)

e) Depreciation

Depreciation is calculated at rates sufficient to write off properties over their estimated useful lives, generally on a straight-line basis. For railway and telecommunications properties, rates are authorized by the Canadian Transport Commission, the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission and the Interstate Commerce Commission. The rates for significant classes of assets are as follows:

	Annual Rate
Ties	2.89%
Rails	1.87%
Other track material	1.90%
Ballast	2.76%
Road locomotives	5.23%
Freight cars	1.73%-3.18%
Commercial communication systems	6.12%

Hotel properties are depreciated at annual rates of 2% to 10%.

f) Transportation Revenues

Transportation revenues are generally recognized on completion of movements, with interline movements being treated as complete when the shipment is turned over to the connecting carrier. Costs associated with uncompleted movements are generally deferred.

g) Pensions

Current service costs are charged to operations as they accrue. Past service costs are charged to operations in annual amounts covering principal and interest over varying periods.

The funding payments are determined in accordance with the accrued benefit acturial cost method.

h) Foreign Exchange

Effective January 1, 1984, the Company adopted prospectively the Canadian Institute of Chartered Accountants' recommendations for foreign currency translation. The financial statements and information related to periods prior to 1984 have not been restated for this change in accounting principle.

The Company's foreign operations are classified as integrated and are translated and accounted for on the following bases. Current assets (excluding material and supplies), current liabilities and long-term debt are translated at the rates in effect at the balance sheet date, whereas other assets and other liabilities are translated at historical rates. Revenues and expenses are translated at average rates during the year, except for depreciation which is translated at exchange rates prevailing when the related properties were acquired. Currency gains and losses are reflected in net income for the year except for unrealized foreign currency gains and losses on long-term debt, which are deferred and amortized over the remaining life of the related debt.

The Company's own foreign denominated assets and liabilities are accorded similar treatment. Revenues and expenses are translated at rates prevailing at the time of the transactions.

i) Leases

Leases which satisfy the criteria for capital leases and which have been entered into after 1981 have been capitalized. Other leases have been recorded as operating leases.

Note 2: Investments

December 31 (in thousands)	Percentage of Voting Interest	1984	1983
Companies accounted for by equity method			
Chicago and Western Indiana Railroad Company	20%	$ 5,916	$ 6,010
CN Marine Inc.*	100%	324,682	–
The Toronto Terminals Railway Company	50%	10,682	10,682
Other		15,894	15,146
		357,174	31,838
Other companies and investments, at cost less provisions for impairment where applicable		4,947	4,561
Total		$362,121	$36,399

* The investment in CN Marine Inc. has replaced the following net assets which were deconsolidated effective January 1, 1984 (see Note 1 a):

(in thousands)		
Net assets January 1, 1984		
Net current assets		$ 15,855
Net property investment		261,516
Net other assets and deferred charges		12,753
		290,124
Changes during 1984		
Investment in capital stock	$ 18,200	
Equity income	21,888	
	40,088	
Less Dividend	5,530	34,558
Net assets – Equity at December 31, 1984		$324,682

Note 3: Properties

December 31	1984			1983		
	Cost	Accumulated Depreciation	Net	Cost	Accumulated Depreciation	Net
(in thousands)						
CN Rail	$7,256,076	$2,675,878	$4,580,198	$6,785,361	$2,597,619	$4,187,742
TerraTransport	100,118	54,646	45,472	98,871	50,311	48,560
Grand Trunk Corporation	553,658	150,214	403,444	537,143	135,287	401,856
CN Enterprises						
CN Communications	709,762	281,943	427,819	674,181	258,557	415,624
CN Hotels	199,035	68,549	130,486	193,352	68,821	124,531
CN Exploration	41,731	5,264	36,467	28,171	2,285	25,886
CN Real Estate	66,261	17,812	48,449	54,492	11,879	42,613
Other Businesses	33,529	1,615	31,914	31,552	26	31,526
CN Route	105,630	56,472	49,158	108,873	54,586	54,287
Miscellaneous	28,783	11,208	17,575	27,525	9,493	18,032
CN Marine Inc.*	–	–	–	302,721	41,205	261,516
	$9,094,583	$3,323,601	$5,770,982	$8,842,242	$3,230,069	$5,612,173
Amounts included above with respect to Canadian Government Railways entrusted to the Company by the Government of Canada	$ 982,132	$ 540,085	$ 442,047	$ 945,772	$ 524,886	$ 420,886

At December 31, 1984 the gross value of assets under capital leases included above was $51.3 million (1983 – $38.0 million) and related accumulated amortization thereon amounted to $4.0 million (1983 – $2.7 million).

* See Note 1a).

Note 4: Long-Term Debt	December 31	Maturity	Currency in which payable	1984	1983
					(in thousands)
Bonds, Debentures and Notes	Canadian National 5 3/4% 25 Year Bonds (a, b)	Jan. 1, 1985	Canadian	$ 63,211	$ 64,168
	Canadian National 8 3/8% 10 Year Bonds	Nov. 15, 1986	United States	83,232	83,232
	Canadian National 8 7/8% 10 Year Bonds (b)	Mar. 1, 1987	Canadian	46,157	47,924
	Canadian National 5% 27 Year Bonds (a, b)	Oct. 1, 1987	Canadian	97,433	100,141
	Canadian National 14 5/8% 10 Year Notes	Dec. 1, 1991	United States	117,817	117,817
	Canadian National 9 1/4% 20 Year Sinking Fund Debentures	Mar. 15, 1998	United States	124,631	133,533
	Canadian National 8 3/8% 25 Year Sinking Fund Debentures	July 1, 2002	United States	95,342	100,639
	Canadian National 9 7/10% 25 Year Sinking Fund Debentures	July 15, 2004	United States	174,940	174,940
	Canadian National 13% 20 Year Sinking Fund Debentures	Nov. 15, 2004	Canadian	100,000	-
	Canadian National 14% 25 Year Sinking Fund Debentures	Jan. 15, 2006	United States	178,783	178,783
	Canadian National 15% 25 Year Sinking Fund Debentures	June 1, 2006	United States	181,238	181,238
	Canadian National 16 1/4% 25 Year Sinking Fund Debentures	Mar. 1, 2007	United States	183,053	183,053
	Canadian National 14 3/4% 30 Year Sinking Fund Debentures	Sept. 1, 2012	United States	247,984	247,984
	Canadian National 12% 30 Year Sinking Fund Debentures	Mar. 15, 2013	United States	122,548	122,548
	Buffalo and Lake Huron 5 1/2% 1st Mortgage Bonds	Perpetual	Sterling	795	795
	Buffalo and Lake Huron 5 1/2% 2nd Mortgage Bonds	Perpetual	Sterling	1,228	1,228
	Total Bonds, Debentures and Notes			1,818,392	1,738,023
Government of Canada Loan and Advances (c)	Government of Canada loan		Canadian	260,331	268,377
	Canadian Government Railways advances for working capital		Canadian	14,075	14,075
	Total Government of Canada Loan and Advances			274,406	282,452
Other	Amounts owing under equipment purchase agreements (d)		United States	160,993	183,637
	Swiss borrowings (e)		Swiss Francs	129,158	129,158
	Capital lease obligations (f)		Various	42,509	30,297
	Promissory note 9 5/8% (g)		Canadian	1,423	1,703
	Income debenture (h)		Canadian	8,243	-
	Adjustment to current exchange rate (see Note 1h)			271,660	-
	Total Other			613,986	344,795
				2,706,784	2,365,270
	Less:				
	Current portion of long-term debt (1984 at current exchange rates, 1983 at historical exchange rates)			119,773	42,273
	Other			14,398	11,866
				134,171	54,139
	Long-Term Debt			**$2,572,613**	**$2,311,131**

Note 4:
Long-Term Debt
(Cont'd)

a) Guaranteed by the Government of Canada.

b) These bonds are subject to repurchase arrangements.

c) $213.5 million of the Government of Canada loan bears interest at 8 3/4% per annum and is payable in equal semi-annual payments of $13.63 million covering principal and interest to June 30, 1998. Terms and conditions pertaining to the balance have not yet been finalized. The weighted average interest rate on the $213.5 million loan and the advances outstanding at December 31, 1984 and 1983, was approximately 8.2% per annum.

d) Secured by rolling stock and payable by semi-annual or quarterly instalments over various periods to 1995 at interest rates ranging from 8% to 17 3/4%. As at December 31, 1984, the principal amounts are payable as U.S. $153.0 million (December 31, 1983 - U.S. $174.7 million).

e) A private placement of 100 million Swiss Francs bearing interest at 5 1/8%, repayable on March 16, 1988, and a bank loan of 100 million Swiss Francs bearing interest at 5 1/2% and repayable on April 8, 1988. Both are subject to earlier repayment at the Company's option.

f) Interest rates for these leases range from approximately 10 3/4% to 15 3/4% with expiry dates occurring during the years 1985 through 2003. The imputed interest on these leases amounts to $44.4 million (1983 - $15.1 million).

g) Repayable by semi-annual instalments of $218,503, including principal and interest, to August 1, 1988.

h) Payment of non-cumulative annual interest at 16.55% and repayment of principal during the term and at maturity of the debenture in 2008 is conditional on the annual financial results of one of the Company's operations.

(i) Principal repayments, including sinking fund repayments and repurchase arrangements, on debt outstanding at December 31, 1984, as follows:

Year ending December 31:	(in thousands)
1985	$119,773
1986	167,476
1987	205,423
1988	238,529
1989	73,671
1990 - 1994	628,017
1995 - 1999	527,849
2000 - 2004	416,352
2005 - 2009	169,178
2010 - 2013	81,284

Note 5:
Shareholder's Equity

a) Capital Stock

During the year, 36,400 shares (1983 - 203,600) of the no par value common stock of the Company were issued to the Government of Canada at a value of $18,200,000 (1983 - $101,800,000) in completion of an arrangement, whereby the Government purchased shares in the capital stock of the Company as a contribution to the cost of CN Marine Inc.'s capital projects. The aggregate value of shares issued to December 31, 1984 under this arrangement was $157,590,000.

b) Retained Earnings

Under its governing legislation, the Company is required to pay to the Receiver General for Canada a dividend equal to 20% of net income for the year or such greater percentage as the Governor in Council may direct. Accordingly, a dividend representing 20% of the net income for the year has been accrued and is included in Other current liabilities.

Note 6:
Major Commitments

a) Leases

(i) The Company's commitments as at December 31, 1984,under leases, excluding those which have been capitalized and for which the lease obligations are recorded as long-term debt (see Note 4), are as follows:

Non-Cancellable Leases	Capital Leases	Operating Leases
Year ending December 31		
(in thousands)		
1985	$ 50,414	$ 62,652
1986	45,059	55,764
1987	43,302	51,974
1988	40,282	48,195
1989	32,562	44,460
1990 - 1994	28,282	97,449
1995 - 1999	4,596	44,942
thereafter	1,891	8,133
Total minimum lease payments	246,388	$413,569
Less amount representing imputed interest	60,459	
Present value of net minimum lease payments under capital leases	$185,929	

A significant portion of the leases is in respect of railway rolling stock and many of them provide renewal options and an option to purchase the property at fair market value at the end of the lease term.

(ii) Rental expenses under all lease arrangements were:

Year ended December 31	1984	1983	1982
(in thousands)			
Total expenses	$197,041	$169,328	$176,073
Expenses under capital leases not included in long-term debt	$ 49,380	$ 46,899	$ 47,779

Note 6:
Major Commitments
(Cont'd)

(iii) Net change in income and increases in assets and liabilities in the consolidated financial statements, which would have arisen if leases entered into prior to 1982 and which satisfied the criteria for capital leases had been capitalized, are as follows:

Year ended December 31	1984	1983	1982
(in thousands)			
Net increase in income	$ 3,036	$ 2,272	$ 596
Increase in Assets			
Properties			
Leased properties under capital leases	$293,825	$295,782	$296,019
Less accumulated amortization	193,172	172,959	152,292
	100,653	122,823	143,727
Other assets and deferred charges			
Unamortized deferred exchange loss	23,323	–	–
	$123,976	$122,823	$143,727
Increase in Current Liabilities			
Present value of obligations under capital leases	$ 33,954	$ 28,500	$ 25,817
Increase in Non-Current Liabilities			
Present value of obligations under capital leases	$154,832	$186,288	$208,292
Adjustment to current exchange rate (see Note 1 h)	31,097	–	–
	185,929	186,288	208,292
Less current portion	33,954	28,500	25,817
	$151,975	$157,788	$182,475

b) Other

The Company has commitments at December 31, 1984, for capital expenditures of $124.5 million for railway ties and $104.9 million for rolling stock.

Note 7:
Subsidies
Revenues include the following subsidies:

Year ended December 31	1984	1983	1982
(in thousands)			
Government of Canada			
a. Payments under the Railway Act paid under authority of that Act and the related Appropriation Act in respect of certain uneconomic operations, services and prescribed rates which railways are required by the Railway Act to maintain	$ 48,762*	$205,468	$229,494
b. Interim payments to partially offset revenue shortfalls associated with the cost of carrying grain at uneconomic statutory rates	8,660*	228,452	—
c. Maritime Freight Rates Act and Atlantic Region Freight Assistance Act subsidies	20,727	17,361	16,161
d. Other	2,433	6,154	6,529
Other	168	168	803
	$ 80,750	$457,603	$252,987

* Effective January 1, 1984, the Western Grain Transportation Act provided for increases in rail freight rates for certain grains and grain products, most of which were previously carried at uneconomic statutory rates. The new rates enable the Company to recover substantially all of the costs of carrying grain traffic through tariff charges being paid partly by the Government of Canada and partly by shippers. Concurrently, apart from a final delayed payment received in 1984, the interim payments referred to in b. above ceased, as did the payments included in a. above for branch lines that ceased to be uneconomic.

Note 8: Pensions

The Company has retirement benefit plans covering substantially all its employees under which they are entitled to benefits at retirement age generally based on compensation and length of service and/or contributions. Annual pension costs were as follows:

Year ended December 31	1984	1983	1982
(in thousands)			
	$167,156	$138,252	$185,359

The effect of the most recent actuarial valuation was a reduction of $46.4 million in 1984 pension costs (1983 – $47.1 million).

The total amount of past service costs remaining to be charged to operations at December 31, 1984, 1983 and 1982 based on the latest actuarial valuation at the time and adjusted for subsequent changes, aggregate:

At December 31	1984	1983	1982
(in thousands)			
Canadian plans	$1,480,297	$1,415,981	$1,526,280
U.S. plans	13,347	13,682	13,710
	$1,493,644	$1,429,663	$1,539,990

The past service costs relating to the Canadian plans at December 31, 1984 will be charged to operations in annual amounts, including principal and interest, as follows:

	Annual Cost (in thousands)		Annual Cost (in thousands)
1985	$ 96,182	1996	$174,200
1986	162,959	1997	128,463
1987	150,380	1998	100,047
1988	158,842	1999	97,367
1989	167,769	2000	102,722
1990	177,188	2001	108,372
1991	187,124	2002	51,882
1992	173,984	2003	54,735
1993	157,413	2004	57,746
1994	161,924	2005	60,922
1995	171,066	2006	64,273

The major portion of the past service costs relating to the U.S. plans at December 31, 1984 will generally be amortized at an annual rate of $1.6 million including principal and interest to 1993 inclusive.

In 1984 and 1983, charges to operations exceeded funding by $36.6 million and $25.4 million respectively whereas for the year 1982 funding exceeded the charge to operations by $4.3 million. The cumulative excess of charges to operations over funding requirements amounts to $118.2 million (1983 – $81.6 million) of which $54.1 million (1983 – nil) is included in Current Liabilities and $64.1 million (1983 – $81.6 million) is included in Other Liabilities and Deferred Credits.

The actuarially-computed value of vested benefits at December 31, 1981, the date of the latest actuarial valuation, exceeded the total of the pension funds at that date by $214.8 million.

Note 9:
Miscellaneous Loss
Miscellaneous loss consists of the following:

Year ended December 31	1984	1983	1982
(in thousands)			
Miscellaneous revenues	$ 1,887	$ 1,851	$ 1,839
Interest			
Total interest on long-term debt	281,097	274,180	236,206
Amortization of foreign exchange on long-term debt	65,427	–	–
Interest on short-term borrowings	15,907	7,950	7,182
Interest on investments	(13,320)	(13,687)	(3,015)
Total interest (net)	349,111	268,443	240,373
Interest assigned to divisions	(261,407)	(248,507)	(214,169)
Amortization shown separately on income statement	(65,427)	–	–
	22,277	19,936	26,204
Other expense (net)*	17,504	23,198	91,710
Total expenses	39,781	43,134	117,914
Total miscellaneous loss	$ 37,894	$ 41,283	$116,075

* Other expense (net) consists of general corporate income and expenses and in 1982 included a provision of $61.5 million fo impairment of the value of a portfolio investment.

Note 10:
Income Taxes

a) The Company has timing differences of approximately $500 million which are available to reduce taxable income of future years. Of that amount, about $200 million is due to the excess of the undepreciated capital cost for income tax purposes over the net book value of depreciable assets.

In addition, the following investment tax credits are also available to reduce future income taxes otherwise payable until the related year of expiry:

Year of Expiry	(in Millions)
1985	$28.2
1986	$35.0
1987	$32.0
1988	$ 4.2
1990	$25.7
1991	$35.1

The Company is eligible for a refund of 20% of the current year's investment tax credits in respect of qualified expenditures and has recognized the resulting benefit of $8.8 million in "Miscellaneous".

b) The Company's provision for income taxes is made up as follows:

	1984	1983
(in thousands)		
Provision for income taxes based on combined basic Canadian federal and provincial tax rate of 48.0% (1983-48.6%)	$116,325	$103,149
Increase (decrease) in taxes resulting from:		
Non-allowable scientific research expenditures, net of proceeds from sale of related tax credits	5,469	–
Refundable investment tax credits	(4,224)	(3,062)
Profit on sale of land	(4,076)	(2,221)
Other	3,629	1,424
Actual provision for income taxes resulting in an effective tax rate of 48.3% (1983 – 46.9%)	$117,123	$ 99,290

Note 11:
Segmented Information

a) Geographic Areas

Virtually all of the System's operations and assets are within Canada with the exception of Grand Trunk Corporation which operates in the United States.

b) International Traffic

In addition to the revenue generated by Grand Trunk Corporation, the System derives revenue from traffic originating or terminating on railroads in the United States. In 1984, such revenues approximated $662 million (1983 - $581 million, 1982 - $528 million).

c) Identifiable Assets by Division

December 31	1984	1983	1982
(in thousands)			
CN Rail	$5,332,545	$4,886,466	$4,612,860
TerraTransport	56,920	57,901	65,616
Grand Trunk Corporation	605,774	591,851	586,727
CN Enterprises			
CN Communications	486,828	471,750	463,827
CN Hotels	156,482	138,783	138,781
CN Exploration	42,035	31,111	20,845
CN Real Estate	66,987	57,720	52,046
Other Businesses	42,212	51,287	45,480
CN Route	87,821	90,564	92,531
Miscellaneous	589,007	103,149	52,596
CN Marine Inc.*	–	309,183	204,662
Total assets per Consolidated Balance Sheet	$7,466,611	$6,789,765	$6,335,971

d) Capital Expenditures and Depreciation by Division

	Capital Expenditures**			Depreciation		
	Year ended December 31			Year ended December 31		
	1984	1983	1982	1984	1983	1982
	(in thousands)			(in thousands)		
CN Rail	$596,882	$508,318	$469,057	$183,178	$166,463	$161,692
TerraTransport	2,912	1,202	1,276	5,237	4,044	3,361
Grand Trunk Corporation	18,231	11,264	26,161	12,772	13,366	13,553
CN Enterprises						
CN Communications	54,061	45,631	62,260	42,323	40,679	36,374
CN Hotels	14,728	5,074	6,168	5,725	5,748	5,932
CN Exploration	16,987	15,216	11,988	2,992	2,028	—
CN Real Estate	231	10,747	1,661	709	637	451
Other Businesses	506	8,736	34,101	1,035	822	730
CN Route	8,223	8,164	4,696	5,741	7,524	8,380
Miscellaneous	388	372	280	1,238	1,093	1,089
CN Marine Inc.*	–	99,689	30,452	–	11,602	8,517
	$713,149	$714,413	$648,100	$260,950	$254,006	$240,079

* See Note 1 a).
** Represents additions to property, plant and equipment.

Note 12:
Other Matters

a) The Company carries on ordinary business transactions with various entities controlled by the Government of Canada on the same terms and conditions as current transactions with unrelated parties.

In addition, the Company provides, under contractual arrangements, rail transportation and maintenance and marine service to the Government of Canada and to entities controlled by the latter. The revenue derived from such services rendered in 1984 aggregated $364.8 million (1983 - $462.2 million, 1982 - $487.3 million).

b) Commencing in 1977, the Government of Canada has agreed to pay to the Company, by way of capital grants not exceeding $557.9 million, certain amounts with respect to expenditures incurred in carrying out rehabilitation programs for branch lines in Western Canada. Total payments received up to December 31, 1984, amounted to $353.2 million of which $64.8 million was received in 1984 (1983 - $50.2 million).

c) As part of a program commenced in 1981 for the testing and evaluation of railway operations in Newfoundland, the Government of Canada reimbursed CN for certain wage and wage-related costs. Total billings under this program amounted to $4.1 million in 1984 (1983 - $18.4 million).

Note 13:
Reclassification of Comparative Figures

During 1984, changes were made to improve the classification of certain items and for comparative purposes the 1983 and 1982 figures have been reclassified. In the case of the deconsolidation referred to in Note 1 a., the comparative figures have been reclassified in the Consolidated Statement of Income. Other reclassifications have arisen from the combination in 1984 of CN Trucking and CN Express into a new division called CN Route and, in CN Hotels division, the expiry in 1984 of the Hilton contract for management of two major hotels.

Coopers
&Lybrand

chartered accountants

630 Dorchester Boulevard West
Montreal Quebec Canada
H3B 1W5

telephone (514) 875-5140
cables Colybrand
telex 05-267424

a member firm of
Coopers & Lybrand (International)

February 25, 1985

Auditors' Report

To The Minister of Transport
Ottawa, Canada

We have examined the consolidated balance sheets of the Canadian National Railway System as at December 31, 1984 and 1983 and the consolidated statements of income, retained earnings and changes in financial position for each of the years in the three year period ended December 31, 1984. Our examinations were made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as we considered necessary in the circumstances.

In our opinion, these consolidated financial statements present fairly the financial position of the System as at December 31, 1984 and 1983 and the results of its operations and the changes in its financial position for each of the years in the three year period ended December 31, 1984 in accordance with generally accepted accounting principles applied, except for the change in the method of accounting for foreign exchange translation as set out in Note 1 h) to the consolidated financial statements, on a consistent basis.

Also, in our opinion, the transactions of the corporation and of each subsidiary that have come to our notice in the course of our examination have been within the powers of the System.

Coopers & Lybrand

Chartered Accountants

Supplementary Information Regarding the Effects of Changing Prices (Unaudited)

The financial statements presented in this Annual Report are based on historical prices established in transactions which the Company was a party. Financial statements prepared on this basis continue to be needed since changes shareholder's equity in the long run depend on actual transactions and because historical prices based on these transactions generally are the result of arm's length bargaining and provide an objective measure of results that is independently verifiable.

Nevertheless, prolonged periods of significant inflation have resulted in increasing recognition of limitations in the usefulne of conventional historical cost financial statements and of a need for some disclosure about the impact of inflation on the financial position and operating results. Consequently, as recommended by the Canadian Institute of Chartered Accountant (CICA) the Company has set forth supplementary information designed to provide the reader with some insight on the exte to which the Company's capital has been maintained in the inflationary environment.

The CICA recommendations recognize two possible concepts for determining whether the capital has been maintained. The first is the maintenance of operating capability concept, which holds that capital is maintained when the assets of the enterprise remain sufficient to continue the previous level of services. A further refinement of this concept recognizes the extent to which the assets have been financed with borrowed funds and is concerned with the maintenance of the commor shareholders' proportionate interest in the operating capability of the entity. The second is the maintenance of financial capital concept which requires that the money amount of the net assets of the company must remain intact.

The elements of the net loss attributable to the shareholder on a current cost basis under an operating capability concept capital and the items included in Other Supplementary Information disclosed in the 1983 Annual Report have been restate in 1984 average dollars whereas the 1983 figures for properties and net assets have been restated in December 1984 dollars.

Under either concept, the effect of changing prices is determined by using current costs which represent the amount of ca or other consideration that would be needed currently to acquire an asset having the same service potential as embodied the asset owned. The Company has applied this approach to properties and related depreciation, except that in view of the Government's decision to form a separate Crown Corporation for CN Marine, the net book value of that Division's properties was included in the current costs of properties for 1984. Using current costs as defined above, the properties would be increased by $16,734,455,000 in 1984 (1983 – $17,253,367,000) when compared to their historical cost measured in nominal dollars. Similarly, depreciation for 1984 based on the average current cost of the properties for 1984 would be higher than depreciation based on the historical cost of the properties, by $606,452,000 in 1984 (1983 – $598,607,000). T major explanation for this difference is that many of the Company's properties are old but can still be used because of the long economic life.

The accompanying statement is based on the maintenance of operating capability concept. In addition to the increased depreciation, it includes a financing adjustment which indicates the extent to which increases in the current cost amounts assets during the year do not, on the basis of the existing relationship between debt and equity, need to be charged again present and future revenues to ensure maintenance of the common shareholder's proportionate interest in the operating capability.

It should be understood that much remains to be learned about reporting the effects of changing prices and a complete assessment of the usefulness of this supplementary information will only be possible after an extended period of preparing and using it. The CICA has recognized that its recommendations do not deal with all practical problems that may be encountered and consequently has provided for flexibility and experimentation in applying them and is planning a comprehensive review of them within five years. These limitations should be recognized in using the supplementary information. In particular, it should not be interpreted as an indication that the Company intends to replace particular asse or that the costs presented represent the costs that would be incurred if the assets were replaced. Therefore, this informati should not be used in evaluating the Company's performance until a sufficient period of experimentation has elapsed and conclusive evidence has been obtained regarding its appropriateness.

On the current cost basis the Company incurred a loss in both 1983 and 1984, as compared with a reported income on th historical cost basis. This is mainly due to the higher annual depreciation recognized on the current cost basis. While ther can be some question regarding the absolute amounts, it points up the general problem of financing new and replacement assets in an environment which has been affected by the ravages of inflation. In responding to this situation, CN must see a full commercial return on its services, which return must reflect the cost of maintaining its operating capability. At the same time, management must continue to take full advantage of advances in technology to control the level of future capi and operating expenditures. Over and above this, while there has been increasing recognition by Governments of the need control inflation, the availability of information regarding the impact of changing prices on enterprises should exert a positi influence on their formulation of economic policies, including taxation.

Consolidated Statement of Income Adjusted to the Current Cost Basis Under an Operating Capability Concept of Capital

Year ended December 31	1984	1983
(Unaudited) (in thousands)		
Net income on an historical cost basis	$ 241,951	$ 221,573
Depreciation adjustment	(606,452)	(598,607)
Financing adjustment	84,903	82,608
Net loss attributable to the shareholder on a current cost basis under an operating capability concept of capital	$ 279,598	$ 294,426

The financing adjustment was based on the current cost adjustment for depreciation made to income. Alternatively, had the financing adjustment been based on the changes in the current cost of properties during 1984 it would have amounted to $135,170,000 (1983 – $204,808,000) and the net loss attributable to the shareholder on a current cost basis under an operating capability concept of capital would have been reduced by $50,267,000 (1983 – $122,200,000).

Other Supplementary Information

Year ended December 31	1984	1983
(Unaudited) (in thousands)		
Increase in current cost of properties	$1,062,110	$1,484,114
Effect of general inflation	815,822	990,841
Excess of increase in current cost over the effect of general inflation	$ 246,288	$ 493,273
Gain in general purchasing power from having net monetary liabilities	$ 117,745	$ 139,240

Schedule of Assets on a Current Cost Basis:

December 31	1984		1983	
(in thousands)	Historical Cost Basis	Current Cost Basis (Unaudited)	Historical Cost Basis	Current Cost Basis (Unaudited)
Properties	$5,770,982	$22,505,437	$5,612,173	$22,865,540
Net assets (shareholder's equity)	$3,324,340	$20,058,794	$3,112,579	$20,271,898

The above amounts reflect estimated current costs. There is a continuing need for development of the methods used in determining these costs and we expect to continue our efforts in this regard. The following notes provide a general description of the methods followed in 1984.

Notes to Supplementary Information Regarding the Effects of Changing Prices

1. Bases and Methods Used in Determining Current Cost Information

a) Ties

The average current cost per tie applied to the total quantity of ties was obtained by applying the applicable index to the aggregate of the recent current average purchase price for untreated ties and the average treatment cost per tie.

b) Rails

The average current cost per ton applied to the tonnage of rail was determined by applying the applicable index to invoice prices and increased by an estimate for welding costs.

c) Other Track Material and Ballast

The current cost of other track material and ballast was determined using estimates of direct prices.

d) Road Locomotives and Freight Cars including those under Capital Leases and Grading

The current cost of road locomotives and freight cars including those under capital leases and grading was determined by applying the applicable indices obtained from Statistics Canada and the Association of American Railroads.

e) Commercial Communications Systems

There are several sub-categories under this class and for each category the most practical pricing technique has been used in determining current cost. Pricing techniques used include indexing based on indices produced by the Company and Statistics Canada as well as reference pricing and direct pricing.

f) Land and Buildings

The current cost of land is the estimated value determined by appraisals primarily using the "market value for existing use" approach. The current cost of buildings was obtained by applying the applicable index to recently estimated construction costs for buildings with similar service potential.

g) Construction in Progress

The historical cost of assets which are currently being constructed and are not yet in service approximates their current cost and is included on the current cost information.

h) Donations and Grants

The current values for donations and grants were based on the methods employed for the related asset costs.

i) Depreciation Expense

Current cost depreciation expense was calculated by reference to the average current cost of properties.

2. Significant Items not Presented on a Current Cost Basis

a) Material and Supplies

The material and supplies inventory is used by the Company and is not normally available for resale. The amount reported in the historical cost financial statements approximates the amount that would be required to acquire similar items on a current basis.

b) Unrecorded Capital Leases

In accordance with the transitional provisions regarding lease accounting, financial information related to capital leases entered into prior to 1982 is disclosed in Note 6 to the financial statements. Such information has not been presented on a current cost basis.

Canadian National Railways Pension Trust Fund Consolidated Statement of Financial Position as at December 31

		1984	1983
	(in thousands)		
Investments	Bonds - quoted market value		
	1984 - $1,768,735; 1983 - $1,570,168	$1,744,902	$1,567,820
	Mortgages	293,580	305,530
	Real estate	187,761	187,125
	Oil and gas	67,604	56,402
	Equities - quoted market value		
	1984 - $1,561,107; 1983 - $1,478,204	1,169,307	1,066,217
	Short-term investments	218,541	176,465
		3,681,695	3,359,559
	Cash	1,408	1,140
	Accounts receivable - Canadian National Railways	7,584	12,309
	Accrued interest and other assets	58,561	49,394
		3,749,248	3,422,402
Amount to be funded	Amount to be funded by the Company in accordance with the Pension Benefits Standards Act by special payments to December 31, 2006		
	Balance, beginning of year	1,497,620	1,582,050
	Add increases during year	115,810	—
	Deduct - Principal payments	(14,945)	(429)
	- Decreases during year	—	(84,001)
	Balance, end of year	1,598,485	1,497,620
		$5,347,733	$4,920,022

See accompanying notes to consolidated statement of financial position

Auditors' Report

To The Minister of Transport,
Ottawa, Canada

We have examined the consolidated statement of financial position of the Canadian National Railways Pension Trust Fund as at December 31, 1984. Our examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as we considered necessary in the circumstances.

In our opinion, this consolidated financial statement presents fairly the financial position of the Canadian National Railways Pension Trust Fund as at December 31, 1984 and the results of its operations for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Also, in our opinion, proper books of account have been kept and the transactions that have come under our notice have been within the powers of the Trustee.

Mallette, Benoit, Boulanger, Rondeau & Associés

Mallette, Benoit, Boulanger, Rondeau & Associés
Chartered Accountants
Montreal, February 25, 1985

Canadian National Railways Pension Trust Fund Consolidated Statement of Financial Position as at December 31

		1984	1983
	(in thousands)		
Actuarial Liability for Pension Benefits	Balance, beginning of year	$4,920,022	$4,690,278
Additions during year	Increases (decreases) in actuarial liability for pension benefits resulting from		
	- Actuarial valuation	—	(126,759)
	- Pension Plan amendments, increases in pension benefits to pensioners, and actuarial liability related to current service	115,810	42,758
		115,810	(84,001)
	Contributions by employees on account of		
	- Current service	89,059	82,917
	- Prior years' service	7,873	11,642
		96,932	94,559
	Contributions by the Company relating to current service and/or amount to be funded	128,722	111,173
	Net earnings on investments	383,590	363,102
		609,244	568,834
		5,645,076	5,175,111
Deductions during year	Pension benefits paid	273,343	246,016
	Refunds on termination of service	7,430	8,290
	Principal payments applied to amount to be funded	14,945	429
	Reduction in actuarial liability for pension benefits related to transfer of employees to VIA Rail Canada Inc. and CNCP Telecommunications	1,625	354
		297,343	255,089
	Balance, end of year	$5,347,733	$4,920,022

On behalf of the board: Elizabeth J. Hewes, Director
J. Maurice LeClair, Director

Actuarial Certificate

To the Trustee
Canadian National Railways
Pension Trust Fund

I have examined the actuarial liability for pension benefits shown in the consolidated statement of financial position of the Canadian National Railways Pension Trust Fund as at December 31, 1984, and in my opinion the amount of $5,347,733,000 represents adequate provision for the actuarial liabilities for all pension benefits of the 1935 and 1959 Pension Plans and of the Northern Alberta Railways Company Pension Plan.

Geoffrey B. White
Fellow of the Canadian Institute of Actuaries

William M. Mercer Limitée
Montreal, February 18, 1985

Canadian National Railways
Pension Trust Fund

Notes to Consolidated Statement of Financial Position

Note 1: Summary of Significant Accounting Policies

a) Pension Plans of Canadian National Railways covered by Statement

The Pension Trust Fund consolidated statement of financial position includes the actuarial liability for pension benefits, the investments and the amount to be funded with respect to the 1935 and 1959 Pension Plans and to the Northern Alberta Railways Company Pension Plan.

These plans under which benefits are generally based on compensation and length of service and/or contributions cover substantially all employees of the Canadian National Railway System.

b) Consolidation of Wholly-owned Companies

The Pension Trust Fund has invested in a number of wholly-owned companies. The accounts of these companies are consolidated with the accounts of the Pension Trust Fund.

c) Investment Valuation

(i) Bonds are carried at their amortized cost, plus deferred amounts arising from exchanges made to improve yields which are written-off over the remaining life of the bonds sold;

(ii) Mortgages are carried at outstanding principal balances and are secured by real estate;

(iii) Real estate consists of land and buildings. Land is carried at the lower of cost and net realizable value less encumbrances, and buildings at the lower of cost and net realizable value less encumbrances and accumulated depreciation;

(iv) Oil and gas properties are carried at cost as determined by the full cost method less depletion except that for properties managed by Dome Petroleum Limited no depletion is provided for as the Fund holds an offer to purchase, effective until January 3, 1999, which it may exercise for a consideration equal to their cost less proceeds on disposal of any portion of such properties;

(v) Equities and short-term investments are carried at cost.

The quoted market value of investments in bonds and equities is based on the closing market quotations as of December 31.

d) Determination of Funding Payments

The funding payments are determined in accordance with the accrued benefit actuarial cost method and are based on the latest actuarial valuation as at December 31, 1981.

The principal assumptions underlying the actuarial computations adopted by the Plans' actuary have been developed from the actual experience of the Plans in regard to the members' mortality, disability, retirement, termination of employment, and merit and periodic increases in earnings.

For purposes of the actuarial computations, the Pension Trust Fund is assumed to have a long-term rate of return of 7% per annum on investments and future increases in members' earnings have been projected using economic assumptions consistent with that projection.

The funding payments, including liquidation of the amount to be funded, meet the requirements of the Pension Benefits Standards Act and regulations thereunder. Consistent with the regulations, the Company is making annual special payments over varying periods to 2006.

e) Accounting for Contributions

Contributions from employees are recorded in the period in which the Company makes payroll deductions.

The contributions by the Company are determined in accordance with the requirements of the Pension Benefits Standards Act and the regulations thereunder and are recorded using the accrual method.

f) Income Determination

Dividend income is recorded as of the ex-dividend date. Income from other investments is recorded as earned on an accrual basis.

Gain or loss on sales of equities is based on the average cost.

g) Foreign Exchange

Investments denominated in foreign currencies other than short-term investments are translated at historical rates of exchange. Short-term investments and the quoted market value of investments denominated in foreign currencies are translated at current rates. Foreign dividends and interest income are translated at the rates prevailing when received.

Note 2: Commitments

Outstanding commitments to purchase oil and gas properties amounted to $33 million as at December 31, 1984.

85-4336/

Le **Temps** est comme un fleuve... Les photos de couverture et des pages intérieures du présent Rapport annuel visent à illustrer l'interaction du **Temps** et du personnel du CN dans la gestion du changement et de ses effets.

Poètes, philosophes, savants et grands esprits engagés dans de vastes entreprises, souvent inspirés par ce thème, ont essayé de définir la façon dont le **Temps** influence et modifie événements et destinées. Marc-Aurèle, philosophe et empereur romain, nous livre la « pensée » suivante :

« Le **Temps** est comme un fleuve et un courant violent formé de toutes choses. Aussitôt, en effet, qu'une chose est en vue, elle est entraînée ; une autre est-elle apportée, celle-là aussi va être emportée. »

Cette réflexion repose implicitement sur la notion de **Temps**, instrument de changement, mais aussi aiguillon et guide poussant à l'action. Nous avons voulu montrer, à l'aide de notre photo-composition, le rôle joué par cette caractéristique du **Temps** au sein du Groupe CN.

Copies of this Annual Report
in the English language
are available from:

Public Affairs and Advertising
Canadian National
P.O. Box 8100
Montreal, Quebec
H3C 3N4

Tableau synoptique

Tableau récapitulatif des cinq derniers exercices

	(en millions de dollars, sauf indication contraire)	1984	1983	1982	1981	1980
Exploitation	Recettes	$ 5 002.5	$ 4 676.9	$ 4 249.7	$ 4 357.5	$ 3 768.4
	Bénéfice d'exploitation	552.2	465.4	97.1	358.9	277.1
	Frais d'intérêts, montant net	349.1	268.4	240.4	170.8	110.9
	Bénéfice net (perte nette)	242.0	212.3	(223.0)	193.2	188.2
	Dividende	48.4	42.5	—	38.6	38.5
	Rendement du capital investi moyen (%)	9.2	9.1	0.3	7.8	6.8
	Rendement de l'avoir moyen (%)	7.5	7.1	—	6.5	6.7
Dépenses en immobilisations	Total	713.1	714.4	648.1	662.5	558.1
Actif et fonds de roulement	Actif à court terme	1 019.9	1 035.2	1 006.9	1 063.4	1 018.3
	Fonds de roulement (négatif)	(266.7)	(32.0)	(9.0)	(7.6)	(26.9)
	Immobilisations	5 771.0	5 612.2	5 193.5	4 832.1	4 399.0
	Actif total	7 466.6	6 789.7	6 336.0	6 133.8	5 645.7
Structure financière	Dette à long terme (y compris la tranche exigible)	2 692.4	2 357.8	2 274.8	1 784.2	1 637.9
	Avoir	3 324.3	3 112.6	2 840.9	3 059.6	2 898.5
	Ratio d'endettement (%)	44.7	43.1	44.5	36.8	36.1
Trafic	Tonnes-milles commerciales, marchandises (en milliards)	97.4	85.7	77.8	87.9	88.0
Personnel	Effectif moyen	66 234	63 496	67 113	73 287	74 014
	Salaire annuel moyen (en dollars)	32 905	30 767	28 806	25 906	22 720
	Coût annuel moyen par employé (en dollars)	39 339	36 385	34 679	30 967	27 163
Dépenses engagées au Canada	Achats	1 295.0	1 098.0	1 114.2	1 195.0	968.0
	Salaires et avantages sociaux	2 212.9	2 002.5	2 035.2	1 962.1	1 793.9
	Taxes	343.5	300.9	286.2	277.4	232.1

Table des matières

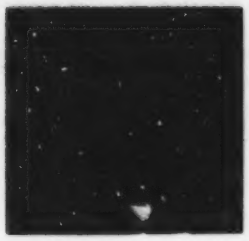
1 Tableau synoptique
2 Conseil d'administration
3 Lettre au Ministre
4 Haute direction
5 Liste des compagnies
6 Commentaires du Président
10 Affaires générales
13 CN Rail
17 TerraTransport
19 Grand Trunk Corporation
21 Entreprises CN
23 Communications CN
25 Hôtels CN
25 CN Exploration
27 Immeubles CN
27 Canac
27 CN Route
28 CN Marine
29 Revue financière de l'exercice
32 États financiers consolidés

Conseil d'administration

au 31 décembre 1984

E.J. Hewes
Présidente du Conseil
Edmonton (Alberta)
(2)

depuis le 31 mai 1984



J.M. LeClair
O.C., M.D., LL.D.
Président-directeur général
Montréal (Québec)
(2)

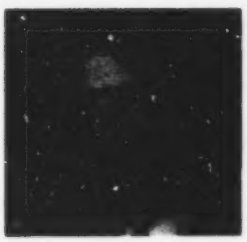
R. Bégin
Beauport (Québec)

depuis le 14 juin 1984

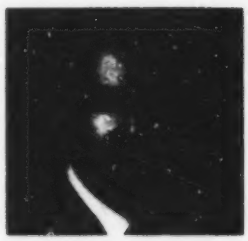
G. Di Battista
Montréal (Québec)
(1) (4)

C.A. Fagan
St. John's (Terre-Neuve)
(2) (4)

depuis le 23 février 1984



J.S. Hinds, c.r.
Sudbury (Ontario)
(2) (3)



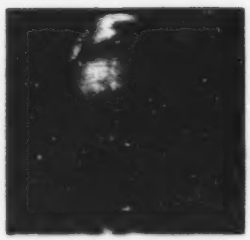
G.D. Mandel
Toronto (Ontario)
(1) (3)

D.G.A. McLean
Vancouver
(Colombie-Britannique)
(2) (3)

K.R. Nurse
Regina (Saskatchewan)

depuis le 24 mai 1984

F.D. Rosebrugh
Toronto (Ontario)
(2) (3)



J.T. Sears, D.B.A.
Antigonish
(Nouvelle-Écosse)
(1) (4)

G.T. Urquhart
Moncton
(Nouveau-Brunswick)
(1)

J.H. Horner, c.p.
jusqu'au 29 février 1984

Benoit Joncas
jusqu'au 13 juin 1984

Ewart A. Pratt
jusqu'au 22 février 1984

(1) Membre du Comité de vérification
(2) Membre du Comité de rémunération
(3) Membre du Comité des investissements
(4) Membre du Comité des questions sociales

Monsieur le Ministre
des Transports
Ottawa

Monsieur le Ministre,

Le Conseil d'administration des Chemins de fer nationaux du Canada est heureux de vous présenter le rapport annuel de la Compagnie pour 1984.

Ce rapport étant le premier que je présente à titre de présidente du Conseil, je suis particulièrement fière de pouvoir dire que l'année 1984 a été très fructueuse pour le Canadien National. La Compagnie a réalisé des profits records, accompli des progrès marqués dans l'amélioration des fonctions des ressources humaines, continué à affiner ses méthodes de planification et de gestion, et élaboré un plan d'entreprise quinquennal très complet.

Ce sont là des réalisations vraiment remarquables dont peuvent à juste titre se glorifier tous les employés qui forment cette grande société de la Couronne. Cette fierté, le Conseil d'administration peut la partager, car nous estimons que la Compagnie est parvenue à atteindre ses objectifs commerciaux tout en s'acquittant entièrement de ses responsabilités historiques qui sont de servir l'ensemble de la nation.

Mais s'il partage la fierté de tout le personnel du CN pour les réalisations de 1984, c'est sans complaisance que le Conseil envisage l'avenir. En effet, la Compagnie fait face à un environnement économique en évolution où il lui est de plus en plus difficile de servir le Canada à la fois comme une entreprise commerciale concurrentielle et comme un instrument efficace de réalisation des politiques gouvernementales. Nous savons que ce dilemme ne peut être résolu par la Compagnie seule, et que son règlement doit reposer sur la consultation et la collaboration de l'actionnaire du CN, c'est-à-dire le gouvernement du Canada.

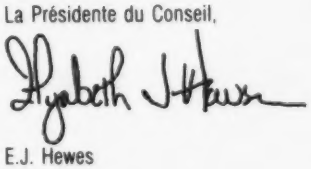
Certes, cette consultation et cette collaboration ont toujours existé, mais elles revêtent aujourd'hui aux yeux de la Compagnie un caractère d'urgence particulière. Bien sûr, le Conseil, comme la Direction, continueront d'envisager avec pragmatisme les réalités de notre époque et les difficultés quotidiennes. C'est donc avec précaution, en procédant avec soin à des analyses et à des planifications, que nous agissons dans certains domaines, qu'il s'agisse de contracter des emprunts prudents destinés à couvrir les immobilisations indispensables ou d'adopter des méthodes de gestion et de nouvelles techniques visant à améliorer la productivité de la Compagnie. Nous croyons qu'une telle politique nous permettra d'atteindre, comme par le passé, les objectifs essentiels et du CN et de son actionnaire.

L'engagement du Conseil sur le plan des responsabilités sociales de l'entreprise est réel et vérifiable, comme en témoigne la création récente d'un Comité des questions sociales au sein du Conseil même. Ce Comité a pour mandat d'examiner ou de recommander les lignes de conduite et les programmes applicables notamment dans les domaines des changements technologiques, du bilinguisme, de la législation sociale et des responsabilités de la Compagnie vis-à-vis des minorités, dont les personnes handicapées ou âgées, les femmes et les jeunes. Ce comité se préoccupe aussi des responsabilités du CN dans les localités où il est présent et de la qualité de vie au travail offerte aux employés.

À titre d'administrateurs d'un bien national de grande valeur, nous entendons conserver la souplesse qui nous est nécessaire pour répondre de façon positive aux changements qui se produisent tant sur le plan social que sur le plan économique.

Pour conclure, je dirai que mon arrivée assez récente au CN ne m'a pas empêchée de remarquer la loyauté et le dévouement des nombreux employés que j'ai rencontrés, ainsi que la richesse de leur apport à la Compagnie. J'ai été aussi vivement impressionnée par l'attitude et le travail des membres du Conseil dont l'expérience et les connaissances sont d'une valeur inestimable dans la prise de décisions collectives. Au nom du Conseil, je puis vous assurer, Monsieur le Ministre, que le Canadien National s'engage à servir le pays à l'avenir aussi bien qu'il l'a fait par le passé.

La Présidente du Conseil,



E.J. Hewes

Haute direction

au 31 décembre 1984

E.J. Hewes
Présidente du Conseil

J.M. LeClair
Président-directeur général

R.C. Franklin
Vice-président exécutif

H.J.G. Pye, c.r.
Vice-président et secrétaire général

A.R. Williams
Vice-président général
Ouest canadien

Affaires générales

Y.H. Masse
Premier vice-président
Affaires générales et chef de la direction financière

J.P. Laroche
Vice-président
Ressources humaines
Affaires générales

G.C. Church
Trésorier

G. Maroulis
Chef
Vérification interne

E.D. Pinsonnault, c.r.
Vice-président
Affaires juridiques générales

S.D.H. Thomas
Contrôleur
Affaires générales

D.E. Todd
Directeur général
Affaires publiques et Publicité

Divisions

CN Rail

R.E. Lawless
Président-chef de la direction

J.L. Cann
Vice-président
Exploitation

J. Horrocks
Vice-président
Finances et Planification

W.H. Morin
Vice-président
Personnel

J.H.D. Sturgess
Vice-président
Marketing

P.A. Clarke
Président et directeur général
TerraTransport

D.L. Fletcher
Vice-président
Région des Prairies

J.R. Lagacé
Vice-président
Région du Saint-Laurent

R.G. Messenger
Vice-président
Région de l'Atlantique

G.A. Van de Water
Vice-président
Région des Grands-Lacs

R.A. Walker
Vice-président
Région des Montagnes

A.E. Deegan
Vice-président
Administration

R. Boudreau, c.r.
Vice-président
Affaires juridiques

P.J. Foliot
Vice-président
Achats et Gestion des stocks

Entreprises CN

R.C. Franklin
Président

D.H. Burstow
Président
Immeubles CN

D.C. Campbell
Président
Communications CN

J.B. Griffith
Président
Transport Route Canada Inc. et Président CNX

C.J. Hudson
Président
CNM Inc.

D.S. Oberlander
Président
Hôtels CN Inc.

M.L. De Pellegrin
Président
Canac Consultants Limitée

R.J. Tingley
Président
CN Marine Inc.

W.H. Waddell
Président
CN Exploration Inc.

Division Investissements CN

T. Cedraschi
Président-directeur général

Grand Trunk Corporation

J.H. Burdakin
Président

Compagnies

Réseau des Chemins de fer nationaux du Canada
dont les comptes sont consolidés aux états financiers
au 31 décembre 1984

Compagnies consolidées

Autoport Limitée

Canac Consultants Limitée

Canat Limited

Canaven Limitée

Central Vermont Railway, Inc.

Chalut Transport (1974) Inc.

CN Exploration Inc.

C.N. (France) S.A.

CNM Inc.

CN Transactions Inc.

Compagnie canadienne du chemin de fer du nord québécois

Compagnie de holding du Nord, Limitée

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada

Compagnie des messageries nationales du Canada

Compagnie des télégraphes nationaux du Canada

Compagnie du tunnel et du complexe ferroviaire Mont-Royal, Limitée

Compagnie nationale de correspondance du Canada, Limitée

Compagnie nationale de navigation du Canada, Limitée

Domestic Four Leasing Corporation

Domestic Three Leasing Corporation

Domestic Two Leasing Corporation

Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Company

Grand Trunk Corporation

Grand Trunk Land Development Corporation

Grand Trunk Radio Communications, Inc.

Grand Trunk Western Railroad Company

Hôtels CN Inc.

Hôtels nationaux du Canada (Moncton) Ltée

La Compagnie du chemin de fer de Québec au lac St-Jean

La Compagnie du grand Télégraphe du Nord-Ouest du Canada

La Tour CN Limitée

Le Chemin de Fer de Matane et du Golfe

Les transports nationaux du Canada, Limitée

Le Trust des titres des Chemins de fer nationaux du Canada

Norouestel Inc.

Télécommunications Terra Nova Inc.

The Minnesota and Manitoba Railroad Company

The Minnesota and Ontario Bridge Company

Transport Husband (Québec) Inc.

Transport Route Canada Inc.

Transports Chapman Limitée

Transports côtiers Limitée

Transports Empire Limitée

Transports Royal Limitée

Entreprises en exploitation conjointe et participations

Aménagements du triage du l'Est Ltée

Canaprev Inc.

Chicago and Western Indiana Railroad Company

CN Marine Inc.

Compagnie de gestion de Matane Inc.

Compagnie de holding Fort Point Ltée

Compagnie du complexe ferroviaire de Toronto

Compagnie du complexe ferroviaire Shawinigan

E I D Systèmes d'identification électroniques Ltée

Eurocanadian Shipholdings Limited

Halterm Limited

Holding industriel de Halifax Limitée

Intercast S.A.

Lakespan Marine Inc.

Les Entreprises Bussières Ltée

Les marchés publics, Limitée

OCRA Communications Inc.

Sciences informatiques (Canada), Ltée

Seabase Limitée

Société du port ferroviaire de Baie Comeau-Hauterive

Télésat Canada

The Belt Railway Company of Chicago

Trailer Train Company

En outre, les biens des Chemins de fer du gouvernement canadien sont confiés à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada qui les exploite comme partie du Réseau.

J. Maurice LeClair
Président-directeur général

Points saillants. L'année 1984 a été une bonne année pour le CN. En effet, ses excellents résultats financiers et la qualité de sa performance le mettent en position de bien servir le Canada, en dépit des difficultés que semble laisser entrevoir l'avenir immédiat.

Les profits de la Compagnie atteignent $242 millions, soit une amélioration de $29.7 millions ou d'un peu plus de 14 % par rapport au chiffre record de $212.3 millions enregistré en 1983. L'augmentation réelle de cette année, comparativement à l'année dernière, était presque de 45 %, mais en raison des principes comptables adoptés en 1984, qui exigent l'amortissement de la différence de change résultant d'emprunts en monnaie étrangère, le bénéfice de 1984 a été réduit de $65.4 millions.

Les trois principales Divisions de la Compagnie ont apporté leur contribution à ce résultat. CN Rail a accru son bénéfice d'environ 17 %, les Entreprises CN de 23 %, tandis que la Grand Trunk Corporation, filiale du CN aux États-Unis, est passée de la situation de déficit à celle de profit.

Le bénéfice de CN Rail a dépassé $304 millions. Le trafic marchandises global a augmenté de 12.4 % par rapport à 1983, les hausses s'appliquant au charbon, à la potasse, au soufre, au bois de construction et au trafic intermodal. Les recettes des transports céréaliers ont augmenté de $25 millions pour deux raisons : CN Rail a acheminé un volume de grain record au cours du premier semestre, et les chemins de fer ont reçu une contribution pour frais fixes, versée progressivement en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Il est à noter toutefois que quelque $65 millions ont été payés par le gouvernement fédéral en 1983 pour les transports effectués en 1982; le total des versements directement rattachés au trafic céréalier de 1984 se compare donc à celui de 1983.

Le redressement financier de la Grand Trunk est également remarquable puisque la perte de $12.2 millions en 1983 s'est transformée en un profit de $14.3 millions en 1984. L'augmentation des transports de matériel automobile, de charbon et de coke, de même qu'une saine gestion – qui s'est surtout traduite par un meilleur contrôle des coûts – ont particulièrement contribué à ce redressement.

Les Entreprises CN, qui regroupent tous les secteurs d'activités extra-ferroviaires, ont continué d'améliorer leur situation financière puisque le bénéfice a atteint $89.6 millions en 1984 (y compris $21.9 millions de CN Marine), comparativement à $73 millions en 1983. Au premier rang de cette remontée viennent les Communications CN, CN Marine, CN Exploration et les Immeubles CN.

Au cours de l'année, M. R.C. Franklin, qui occupait le poste de président des Entreprises CN, a été nommé vice-président exécutif de la Compagnie. En plus de conserver la responsabilité de chacune des entités commerciales qui constituent les Entreprises CN, M. Franklin assume également celle de diverses fonctions générales, dont la gestion financière d'ensemble de la Compagnie.

Le gouvernement canadien a décidé, vers la fin de l'année, de faire de CN Marine une société de la Couronne distincte à partir du 1er janvier 1985. Les résultats financiers de CN Marine pour 1984 figurent donc à part, en prévision de cette séparation. CN Marine ayant apporté une contribution positive au bilan de la Compagnie, la décision d'en faire une société distincte aura certaines répercussions défavorables sur l'encaisse du CN et sur sa capacité de générer des capitaux dont on aura grand besoin dans l'avenir immédiat.

Besoin en capitaux et problèmes qu'il engendre. Le manque de capitaux nécessaires au financement de travaux d'amélioration et d'extension de services d'intérêt national, et notamment de services ferroviaires dans l'Ouest, demeure le problème le plus pressant que la Compagnie devra résoudre dans un proche avenir. Ce problème semble encore plus grave du fait que des perspectives assez sombres laissent entrevoir à assez brève échéance un ralentissement de l'économie canadienne et de celle de nombreux autres pays, en raison surtout de l'effet sur le monde entier de la situation déficitaire des États-Unis.

Cette incertitude au sujet des tendances économiques mondiales complique la prévision, à court terme, des gains du CN. Au moment où se prépare le présent rapport, une baisse de trafic semble s'amorcer pour les deux principaux chemins de fer canadiens. Cette baisse pourrait bien être une indication parmi d'autres que le manque de capitaux s'aggravera pour le CN au cours des prochaines années, dans la mesure où il y aura stagnation ou baisse des fonds générés par l'exploitation. Il nous faudra régler le problème de la baisse de l'avoir de l'actionnaire par rapport au passif, tant au sein de la Compagnie qu'avec notre actionnaire.

Dans le rapport annuel de l'an dernier, les besoins en capitaux du CN étaient estimés à $5.4 milliards pour la période 1984-1988. Le rapport précisait que des immobilisations de cette ampleur exigeaient que la Compagnie soit dotée des moyens nécessaires pour obtenir des capitaux. L'autre solution consisterait à faire des emprunts massifs, hypothéquant ainsi l'avenir financier de la Compagnie.

Mais aucun moyen d'augmenter le capital-actions n'a été offert au CN, pas plus que ne semble figurer, comme priorité nationale dans la conjoncture économique actuelle, une injection de fonds de la part de l'actionnaire. C'est pourquoi la Compagnie a dû réviser son plan quinquennal, de manière à réduire ses dépenses en immobilisations pour la période considérée. Cette décision place le CN devant la nécessité absolue de maintenir et d'accentuer les accroissements de productivité réalisés au cours des dernières années. Cette nécessité a été acceptée dans tout le CN et, en dépit des réductions prévues dans l'ensemble des immobilisations, on financera, en 1985 et au cours des années subséquentes, des programmes destinés à accroître la productivité. Cet effort sera réalisé tout en respectant les lignes de conduite de la Compagnie qui mettent l'accent sur les valeurs humaines lorsque des changements technologiques et des programmes d'amélioration du rendement sont nécessaires.

Ressources humaines. Quiconque a lu nos rapports annuels de ces dernières années s'est rendu compte des progrès considérables qu'a accomplis la Direction sur le plan des engagements touchant les questions d'ordre social et la qualité de vie au travail.

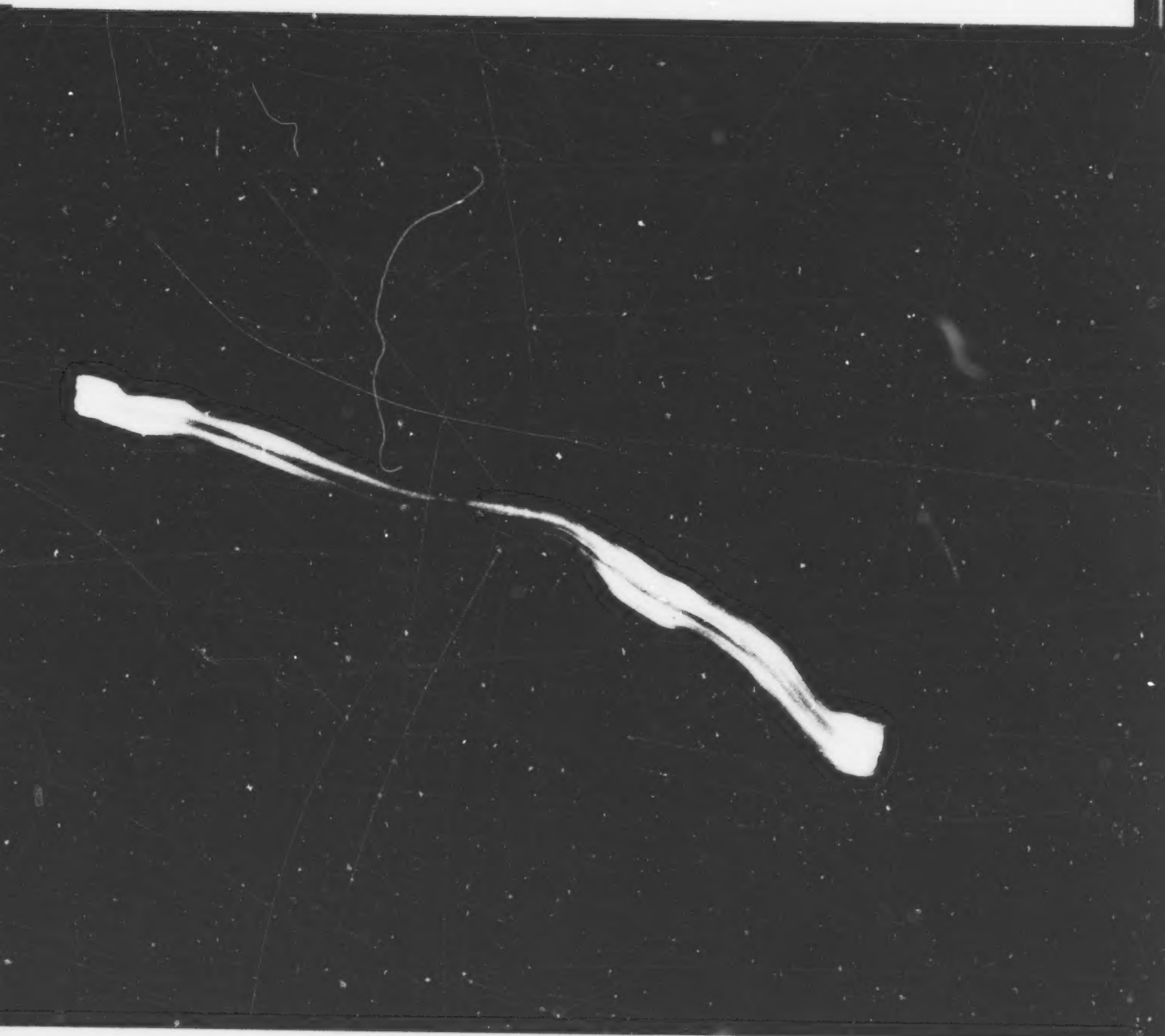
À cet égard, 1984 a été marquée par trois initiatives importantes : un programme quinquennal d'Emploi-jeunesse à l'échelon national ; la création du poste de vice-président adjoint à l'équité en matière d'emploi ; et la mise sur pied d'un comité des questions sociales rattaché au conseil d'administration de la Compagnie.

Peu de problèmes économiques ont autant retenu l'attention que le chômage des jeunes. La raison en est simple : pour pouvoir continuer à prospérer, une société doit être prête à consacrer une bonne partie de ses ressources à l'accroissement de l'expérience et de la compétence professionnelles de sa jeunesse si elle ne veut pas voir stagner ses résultats sur les plans économique et social au cours des années à venir. Et pourtant on n'a vu naître que très peu de programmes pratiques de lutte contre le chômage des jeunes.

Le passage de la dépendance familiale à l'autonomie individuelle est étroitement lié à l'entrée sur le marché du travail. Si ce passage est compromis à cause d'une pénurie d'emplois, il risque de produire chez les jeunes des schémas de comportement qui pourraient porter atteinte à la réputation des institutions qui, dans la société, sont chargées de faciliter leur insertion.

Le programme Emploi-jeunesse du CN est une amorce de solution très partielle à ce problème, qui, espère-t-on, encouragera d'autres organisations à agir. Son but principal est de développer, chez quelque 600 jeunes Canadiens âgés de 16 à 25 ans, des compétences utilisables au CN ou sur le marché du travail. Le programme devrait durer cinq ans. Chaque année, on embauchera environ 120 jeunes qui bénéficieront d'une expérience et d'une formation professionnelles durant une période pouvant aller jusqu'à trois ans. Le programme a été mis en oeuvre le 1er septembre 1984.

La création du poste de vice-président adjoint à l'équité en matière d'emploi représente un autre moyen pour la Compagnie de respecter un engagement social : celui d'assurer l'égalité des chances pour les femmes en matière d'emploi. La création de ce poste vise à confirmer dans toute l'entreprise que l'égalité des chances constitue un principe fondamental de fonctionnement au CN. Le mandat rattaché à ce poste est d'instaurer à long terme des changements permanents au moyen de programmes qui élimineront les pratiques discriminatoires et encourageront l'embauche et l'avancement des femmes à tous les niveaux. Le but est de faire de l'égalité des chances une partie intégrante des méthodes de gestion normales.



Emploi-jeunesse : Allan Barney (à dr.), technicien débutant au Centre de recherche CN Rail à Montréal, retire, sous la surveillance de Zavon Badiguian, chimiste, de l'acier d'un four chauffé à 1 090°C, pour en analyser la teneur en silicium. Allan est l'un des 120 jeunes gens embauchés en 1984 dans le cadre du programme Emploi-jeunesse du CN.

Structures administratives. La tâche première de la Direction est toujours de préserver et d'accroître la valeur de la Compagnie au profit de tous les Canadiens. Pour y parvenir dans le monde des affaires d'aujourd'hui, il faut un style de gestion ferme et dépouillé, dynamique, énergique et novateur. Le Canadien National a donc mis sur pied des structures et un style de gestion adaptés à notre époque.

Toutefois, pour rester productives, les entreprises doivent faire constamment l'objet de réexamens et de mises au point. Il en va de même des principes qui les guident. Le plan quinquennal de 1984 reflète cette pratique : il y est constaté que le rôle fondamental du CN a subi des changements profonds au cours des ans et que d'autres changements sont nécessaires et inévitables. Il y est également dit que le CN doit assumer un double rôle : atteindre les objectifs découlant de politiques gouvernementales tout en exploitant la Compagnie au moyen de saines pratiques commerciales dans un milieu concurrentiel. Ce qui veut dire que tout obstacle qui s'oppose à l'atteinte de l'un ou de l'autre des objectifs doit être identifié, et que les solutions doivent être débattues avec l'actionnaire du CN. La Compagnie ayant une longue expérience de la communication et de la consultation efficaces avec des autorités publiques à tous les paliers et de tous types, il s'agit là d'une exigence à laquelle il lui est possible de satisfaire et à laquelle elle satisfera.

Réalité du changement. Si une chose est sûre en ces temps d'incertitude, c'est qu'il faudra continuer à apporter d'importants changements aux activités et aux structures du Canadien National.

Le changement n'est pas un élément nouveau dans la Compagnie. Il est devenu une caractéristique de l'environnement politique, industriel et économique dans lequel évolue le CN depuis de nombreuses années. Mais la rapidité et la complexité des changements qui nous atteignent aujourd'hui sont sans précédent, et jamais la gestion de la Compagnie ne s'est révélée aussi difficile et exigeante.

On peut dire que le CN a très bien réagi aux défis de notre époque, et qu'il continuera de le faire. Beaucoup d'événements ont touché la Compagnie ou s'y sont produits, auxquels on a répondu avec une ingéniosité qui ne s'est jamais fait attendre. Nous avons pu mettre sur pied des mécanismes organisationnels appropriés et fournir des services nouveaux ou améliorés, compte tenu des situations et des besoins changeants. Et les réussites dont font état les tableaux financiers ainsi que certaines pages du présent rapport prouvent que les entreprises comme le CN deviennent plus fortes et plus efficaces quand elles sont en mesure de s'adapter de cette façon.

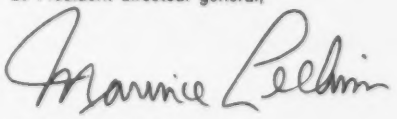
Certains signes de plus en plus nombreux indiquent que le CN doit s'engager dans une nouvelle ère de développement organisationnel, à titre de société nationale ayant des responsabilités sur le plan international dans un monde interrelié et concurrentiel. Mais le service que le CN fournit au public et à la nation ne peut valoir que ce que vaut le personnel qui exploite son réseau. Les employés productifs doivent être motivés par les possibilités d'action qu'on leur offre, dans un environnement qui récompense les réalisations. La réunion de ces conditions dépend pour une grande part de la relation du CN avec son actionnaire et de sa structure organisationnelle qui doit permettre la combinaison de tous ces facteurs. La Direction continue à travailler avec vigueur à l'amélioration de chacun de ces secteurs et au maintien de l'excellence, dans le respect de la tradition qui, durant toute son histoire, a mis le CN au service du pays.

Perspectives d'avenir. Du rapport annuel de l'an dernier se dégageaient quatre grands thèmes : optimisme à l'égard des perspectives financières pour 1984 ; recherche de nouveaux moyens pour obtenir le capital-actions nécessaire au financement de travaux d'amélioration et d'extension de services importants pour le pays ; mesures novatrices de la part des Ressources humaines en ce qui concerne les changements que subit la société canadienne ; et poursuite des efforts visant à renouveler et à améliorer la gestion de façon à pouvoir faire face à la seule constante qu'on trouve dans les affaires : le changement.

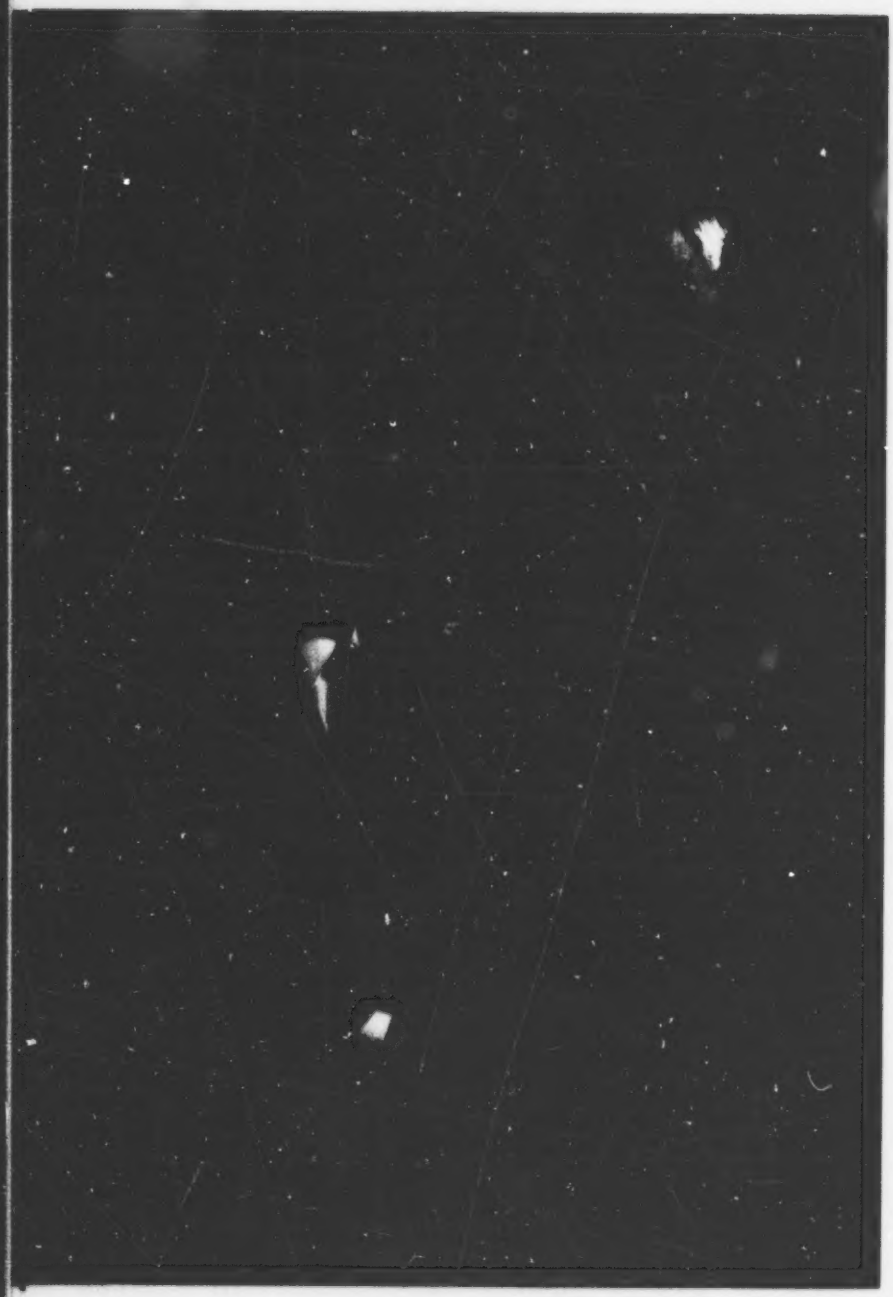
L'année qui vient de s'écouler a été marquée par des mesures positives et des progrès dans chacun de ces secteurs. À la fin de 1984, la Compagnie pouvait avoir foi en son avenir, en l'évolution positive de ses relations avec son actionnaire et en ses capacités de réussite en tant qu'entreprise commerciale. Les perspectives économiques soulevaient cependant quelques inquiétudes, et l'insuffisance de capitaux propres demeurait un grave problème. Mais si le passé est annonciateur de l'avenir, les résultats obtenus l'an dernier sont de bon augure pour le CN : ils révèlent la réalisation d'importants progrès vers l'atteinte de certains objectifs et recèlent la promesse de nouveaux progrès pour les années à venir.

Somme toute, 1984 a été une très bonne année pour le Canadien National. Tous ceux qui sont au service de la Compagnie ont le droit de s'en réjouir comme ils méritent aussi d'être sincèrement remerciés pour un travail bien fait. Sans les efforts de chacun, qui nous ont permis d'atteindre des objectifs communs, nos réalisations auraient été bien peu nombreuses. La Direction adresse donc à tous l'expression de sa gratitude pour la tâche accomplie.

Le Président-directeur général,



J. Maurice LeClair



Expo 86 : Ci-dessus, la maquette du pavillon CN conçu par l'architecte Peter Cardew de Vancouver. Le thème illustré par le pavillon et par le film projeté en permanence dans le cinéma est le transport et le rôle qu'a été et que sera appelé à jouer le CN dans les transports et les communications.

R.C. Franklin (à gauche)
Vice-président exécutif
et Y.H. Masse
Premier vice-président
Affaires générales et
chef de la direction financière

Restructuration. Les éléments essentiels aux nouvelles structures de gestion vers lesquelles se dirigeait le Canadien National depuis ces dernières années étaient en place en 1984. On est parti d'une société fortement centralisée pour aboutir à des Divisions, dotées d'administrations distinctes, en mesure de se concentrer sur la réalisation d'objectifs commerciaux précis tout en restant reliées à une entité centrale, la Direction des Affaires générales, en ce qui concerne l'orientation des politiques générales. Cette formule donne à la Compagnie la souplesse nécessaire pour desservir et élargir différents types de marchés sans perdre de vue les responsabilités et objectifs d'ensemble.

Relations avec l'actionnaire. À titre de principal agent de liaison entre le CN et son actionnaire unique, le gouvernement fédéral, la Direction des Affaires générales a su satisfaire en 1984 aux nouvelles obligations imposées aux sociétés de la Couronne par les modifications à la Loi sur l'administration financière, qui exigent un système d'information plus systématique et plus rapide sur les activités et la planification de la Compagnie, ainsi que des contacts plus fréquents avec Transport Canada et d'autres ministères et organismes gouvernementaux. S'il a été plus facile de répondre à un certain nombre d'objectifs du Gouvernement, c'est grâce aux méthodes de planification déjà en place au CN.

Gestion financière. La reprise économique amorcée en 1983 et qui s'est poursuivie en 1984 a permis à la plupart des Divisions du CN d'améliorer leur bénéfice d'exploitation. Cette amélioration, s'ajoutant à une gestion serrée de la trésorerie et à des immobilisations restreintes, a contribué à limiter les besoins d'emprunts de la Compagnie. Cette situation se reflète dans le ratio d'endettement réduit de 44.5 % en 1982 à 43.1 % en 1983, puis ramené à 44.7 % en 1984 en raison de nouveaux règlements comptables touchant la conversion de la dette contractée en grande partie en dollars US, règlements qui sont à l'origine d'une augmentation de $271.7 millions de la dette à long terme du CN en 1984. Sans ces derniers, le ratio d'endettement aurait atteint 41.8 % en 1984.

Le récent comportement des divers marchés monétaires révèle les dangers que présente pour toute entreprise moderne une croissance incontrôlée de la dette à long terme. Il démontre aussi l'importance, et la difficulté, que représente pour le CN le maintien de structures financières équilibrées dans les années à venir. La Compagnie envisage d'effectuer des immobilisations de $4.6 milliards au cours de la période 1985-1989 afin de maintenir et d'améliorer les services de transport assurés dans l'intérêt public. La Compagnie ne peut générer par elle-même qu'environ 60 % de ces fonds et, en conséquence, elle devra recourir au financement externe pour environ $2 milliards. Puisque le CN ne peut émettre d'actions sur les marchés et que, comme cela est dit dans les Commentaires du Président, l'injection de capitaux de la part de l'actionnaire ne semble pas figurer parmi les priorités actuelles, la recherche de capitaux propres demeure donc bel et bien la plus sérieuse difficulté financière à laquelle le Canadien National doit faire face à court terme.

Au cours des cinq prochaines années, le CN entend limiter les emprunts et les dépenses en immobilisations aux montants strictement nécessaires pour maintenir le ratio d'endettement aux alentours de 48 %. Cette mesure retardera d'environ un an la réalisation des programmes d'investissements prévus pour cette période, mais elle est préférable au recours à des emprunts supplémentaires et à une charge encore plus lourde en frais d'intérêts.

Dans un tel contexte, il apparaît à la Direction que la contribution apportée par les entités rentables composant les Entreprises CN aux revenus de la Compagnie demeurera une source importante de financement interne.

En 1984, la Direction a obtenu l'autorisation d'utiliser des prospectus d'émission immédiate pour les emprunts contractés au Canada, ce qui permet de réagir promptement aux possibilités de financement offertes et de profiter des conditions de marché les plus favorables. Ainsi le CN a pu, en octobre 1984, émettre et vendre pour la première fois sur le marché canadien, pour $100 millions de débentures non garanties.

La surveillance des tendances qui se dessinent dans l'économie mondiale joue un rôle important dans la gestion financière du CN d'aujourd'hui. Il faut connaître les mouvements généraux des marchandises et des matières premières et remettre constamment en question les décisions relatives aux gros investissements pour permettre au Canada de tirer le maximum d'avantages des installations ferroviaires durables.

En outre, le CN accorde un intérêt particulier aux avantages qu'offrent, sur le plan de la concurrence, les réseaux de transports multimodaux aussi bien au Canada qu'outre-frontière. Pour rester compétitif, le CN devra conserver la possibilité de faire partie de tels réseaux, soit par des acquisitions, soit par des ententes contractuelles.

Pensions. Le 1er janvier 1984, le CN a relevé, de 7.1 % en moyenne, les pensions versées à 11 900 bénéficiaires qui ont pris leur retraite avant 1975, et de 11.9 % en moyenne celles que reçoivent 12 700 conjoints survivants ou ayants droit. Ces augmentations sont supérieures aux taux d'inflation courants et représentent un rattrapage par rapport aux années antérieures.

Le CN a ainsi accordé depuis 1971 à certains groupes de retraités des majorations « spéciales » qui lui ont coûté $338.6 millions. En 1984, la Compagnie a poursuivi sa politique d'allocation de fonds aux plus âgés de ses retraités, qui souffrent particulièrement de l'inflation, et de ce fait la dette envers la caisse de retraite a été accrue de $45.7 millions.

En 1984, $273.3 millions ont été versés aux retraités, conjoints survivants et ayants droit, soit 47 300 bénéficiaires à la fin de l'année. On compte maintenant près de huit retraités pour dix employés actifs.

Le CN surveille attentivement la nature et l'évolution de la législation sur la réforme des pensions au Canada, car celle-ci pourrait avoir des répercussions sur son propre régime de retraite. À cet égard, de nouveaux systèmes informatisés sont mis en place qui permettront au CN de fournir de meilleures données à ceux qui seront touchés par cette réforme. C'est l'un des aspects actuels des activités « axées sur les bénéficiaires » qu'exerce l'Administration des régimes de retraite du CN.

En février 1984, a été désigné un porte-parole du Conseil national des associations de retraités du CN, Inc. pour représenter les retraités à la Commission des pensions du CN.

Ressources humaines. En 1984, une décision du tribunal prononcée en application de la Loi canadienne sur les droits de la personne imposait au CN un programme visant à augmenter la présence des femmes dans les emplois « non traditionnels ». La Compagnie a interjeté appel en raison de la nature et de la spécificité de ce jugement, en décidant néanmoins de s'occuper de la question. Les Commentaires du Président font état des mesures prises en vue d'assurer l'égalité des chances pour les femmes en matière d'emploi et de régler certaines autres questions d'ordre social.

Parmi ces mesures, notons la création, aux Affaires générales, d'un groupe responsable de l'« équité en matière d'emploi », qui est chargé de la conception et de l'application de lignes de conduite destinées à accroître la présence des femmes à tous les niveaux hiérarchiques.

En outre, la fonction Ressources humaines aux Affaires générales a dirigé la mise en place du programme Emploi-jeunesse également mentionné par le Président.

Des améliorations substantielles ont été apportées au Programme de bourses d'études du CN destiné aux enfants des employés et des retraités. Le nombre de bourses annuelles est passé de 20 à 50, et leur montant, de $600 à $2 000. D'autres améliorations sont à l'étude, parmi lesquelles des recommandations portant sur l'avancement de la date-limite d'envoi des dossiers et sur un programme de communication destiné à accroître le nombre de candidatures. Au total, 221 d'entre elles ont été reçues en 1984, et l'objectif proposé pour 1985 est de 400.

Le CN dans la société. Étant donné le rang important qu'elle occupe dans le secteur des transports, la Compagnie participera sur une grande échelle à l'Expo 86 de Vancouver. Elle sera représentée, sur le site de l'Exposition, par un pavillon symbolisant la « stature » du CN, son passé et son recours à des techniques de pointe et, à la Place du Canada, par un film IMAX 3-D produit par l'Office national du film, qui sera projeté en permanence.

Le pavillon et le film exploiteront le même thème du transport, le but étant d'illustrer le rôle de grande entreprise canadienne de transports et de communications que joue le CN, ainsi que l'importance croissante des activités qu'il exerce dans l'Ouest canadien. Les deux manifestations reviendront à $10 millions et le cinéma CN restera à titre d'attraction permanente de la Place du Canada.

Conscient de ses responsabilités en tant que membre du corps social, le CN a versé, en 1984, plus de $1 million dans le cadre de la campagne de bienfaisance de Centraide et de diverses campagnes de financement en faveur d'universités, d'hôpitaux et de certains groupes ou activités culturels.

CN Rail
Commentaires du Président

R.E. Lawless
Président-chef de la direction
CN Rail

Tous, à CN Rail, nous pouvons être fiers de l'excellence des résultats de 1984, tant sur le plan financier que sur celui de l'exploitation. Certaines des augmentations de trafic et de recettes mentionnées dans ce rapport sont liées au redressement progressif de l'économie auquel on assiste depuis le début de 1983 au Canada et dans les pays qui sont ses partenaires commerciaux. De plus, les politiques et la loi nationales visant à rationaliser les méthodes de versement des subventions aux chemins de fer canadiens pour le transport du grain ont eu des effets favorables sur les résultats financiers de CN Rail.

Mais l'excellence de ces résultats est imputable surtout à la compétence, aux connaissances et à l'esprit novateur des hommes et des femmes qui gèrent et exploitent ce vaste réseau ferré transcontinental et transfrontalier qu'est devenu CN Rail.

Élément constitutif du Canadien National, CN Rail est sérieusement engagé, depuis ces dernières années, sur la voie de la planification, de l'adaptation et de l'innovation, ce qui permet à la Compagnie de faire face aux changements rapides et radicaux qui transforment ses conditions d'exploitation. Grâce à cette orientation, CN Rail a pu devenir un réseau ferré utilisant des techniques de pointe, axé sur les marchés, assurant des transports ferroviaires et des services connexes efficaces, sûrs et concurrentiels qui correspondent aux besoins du Canada moderne. Et c'est ainsi que nous nous dirigeons vers un avenir qui devrait être prospère.

Mais la réussite ne sera ni automatique ni facile. Les perspectives économiques sont encore incertaines, un ralentissement risquant fort de se faire sentir en 1985-1986. Parmi les autres facteurs susceptibles de freiner la capacité de gain de CN Rail dans les prochaines années, citons la concurrence serrée qui règne dans le secteur des transports et les effets de la déréglementation pratiquée aux États-Unis. Parallèlement, des dépenses importantes en immobilisations restent une nécessité impérieuse en ce qui concerne l'accroissement de la capacité et de l'efficacité des installations de CN Rail dans tout le Canada, tout particulièrement dans l'Ouest.

La nécessité pour la Compagnie de disposer de plus de capitaux et les moyens envisagés pour régler ce vieux problème sont exposés ailleurs dans le rapport. Mais il ne fait pas de doute qu'une amélioration de la productivité et des résultats financiers constitue un élément de solution essentiel. Bref, le défi que doit relever CN Rail consiste à maintenir l'acquis et à construire à partir des réalisations substantielles de 1984. Ce défi, je suis persuadé que, malgré les difficultés et les incertitudes de notre époque, nous pouvons, et allons, le relever.

CN Rail

CN Rail a bien servi le Canada en 1984, en augmentant sa productivité et son bénéfice grâce au transport d'un volume record de marchandises, et en apportant ainsi la plus grosse contribution de tous les constituants du Groupe CN à la rentabilité de l'ensemble de la Compagnie.

Le trafic total, mesuré en tonnes-milles commerciales (TMC), a atteint le niveau record de 89.7 milliards, soit une hausse de 12.4 % par rapport à 1983, et de presque 10 % par rapport à 1980. Il a fallu accroître de 4.4 % la main-d'oeuvre de CN Rail pour faire face à la charge de travail plus élevée.

Les plus fortes augmentations de tonnage touchent les produits destinés à l'exportation : charbon, potasse, soufre et bois de construction. Le trafic intermodal et routier s'est sensiblement accru. Il en a été de même du trafic céréalier, mais les recettes perçues en vertu de la nouvelle Loi sur le transport du grain de l'Ouest n'ont pour ainsi dire pas dépassé les subventions céréalières reçues en 1983, qui englobaient quelque $65 millions versés par le gouvernement fédéral à titre de paiements intérimaires pour les transports céréaliers effectués au second semestre de 1982.

Le trafic intermodal (en TMC) a augmenté d'environ 15 % à la suite des vigoureux efforts qu'ont fournis, pour développer ce secteur sur les plans des services et de la commercialisation, les Services intermodaux de CN Rail qui constituent le réseau transcontinental complet de distribution porte-à-porte de la Division. Les possibilités d'expansion sont considérables dans ce secteur et CN Rail compte les exploiter de manière rentable au moyen de services spécialisés, de trains et d'installations intermodales ou plurimodales comme, par exemple, les services LASER entre Montréal et Toronto, et CLIPPER entre le centre du pays et les Maritimes. En 1985, CN Rail inaugurera une importante desserte intermodale reliant Chicago, Montréal et Toronto via la Grand Trunk Western, qui permettra de tirer profit d'un vaste marché potentiellement très rentable, où la concurrence directe avec les transporteurs routiers procurera de grands avantages aux expéditeurs en ce qui concerne les prix et les services.

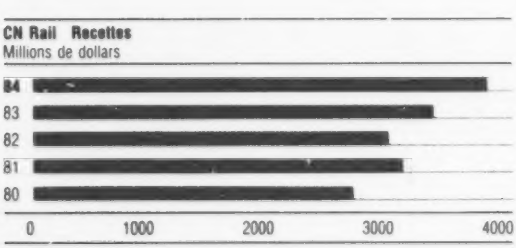
Les améliorations touchant les volumes de trafic, la productivité et les résultats financiers ont été accompagnés par des progrès substantiels dans la réalisation du programme, toujours en cours, d'expansion et de modernisation de la voie. Ce programme onéreux est d'une importance capitale pour l'avenir économique du Canada, et tout particulièrement pour l'économie, basée sur les exportations, des provinces de l'Ouest.

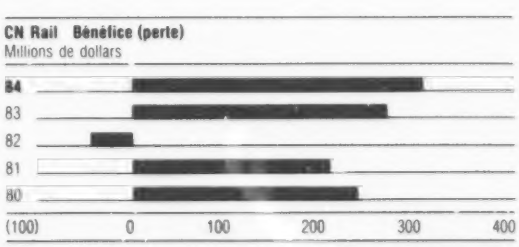
Les prévisions économiques actuelles conjuguées au fardeau dangereusement lourd de la dette ont quelque peu réduit le montant des immobilisations à affecter, en 1985, aux travaux d'expansion et de modernisation. Néanmoins, CN Rail envisage des dépenses en immobilisations d'environ $600 millions, dont environ les deux tiers seront appliqués à des travaux dans l'Ouest. Au cours, de la période 1985-1989, la Division prévoit des dépenses de $3.5 milliards dont, une fois encore, la majorité sera affectée à des travaux dans l'Ouest.

Ces chiffres reflètent le fait que 67 % des tonnages transportés en 1984 concernent l'Ouest du Canada, et ce pourcentage est appelé à atteindre 70 % d'ici à la fin de 1989. Le doublement de la voie, associé aux autres travaux d'expansion et d'amélioration, a créé, en 1984, trois milliers d'emplois ferroviaires saisonniers dans l'Ouest, sans compter les retombées représentées par la fourniture de services de soutien dans l'ensemble du pays. On s'attend à des avantages économiques d'une ampleur comparable en 1985 et dans les années subséquentes, que le trafic résultant d'une fructueuse commercialisation, à l'échelle mondiale, du grain, du charbon, des produits forestiers, de la potasse, du soufre, des produits pétrochimiques et autres produits en vrac continue de s'accroître et que les installations s'agrandissent pour pouvoir le traiter.

On prévoit une augmentation des tonnages dans chacune des Régions de CN Rail au cours de la période de planification 1985-1989, notamment dans l'Ouest. Toutefois, selon les prévisions économiques actuelles, l'augmentation générale sera faible ou modérée, de l'ordre de 1.7 % par an. Nous avons dû modifier nos premières prévisions qui anticipaient plus de 100 milliards de TMC d'ici 1989. Nos prévisions actuelles envisagent des volumes de 98 milliards de TMC pour la fin de 1989, ce qui représente quand même une croissance absolue par rapport au chiffre record de 1984 qui était de quelque 89.7 milliards de TMC.

Des négociations syndicales à l'échelon national ont été entamées au cours de l'année entre CN Rail et différentes unités de négociation. Les syndicats des non-itinérants et des employés d'ateliers ont formé un front commun de syndicats associés des services ferroviaires, tandis que les syndicats des employés itinérants et autres syndicats préfèrent négocier individuellement. Au total, 45 000 employés syndiqués sont représentés aux diverses tables de négociation. Parmi les questions clés figurent la sécurité d'emploi, les salaires et les avantages sociaux.





Savoir-faire de toujours : la peinture du matériel roulant entre dans les activités d'entretien normales, mais elle a pris une nouvelle signification quand il s'est agi, en 1984, de décorer certains véhicules CN Rail (en haut à gauche) qui serviront de panneaux-réclames à l'Expo 86.

De longues délibérations, entamées devant le Conseil canadien des relations du travail à la suite des demandes d'accréditation séparées présentées par les syndicats des employés d'ateliers, viennent de se terminer. S'ils obtiennent gain de cause, les corps de métier pourront traiter et négocier individuellement avec le CN. La Compagnie ne s'est pas opposée à la demande, sous réserve que les accréditations distinctes soient accordées conformément à la structure divisionnaire du CN.

Les audiences publiques concernant l'achat, par le CN et le CP, du Canada Southern Railway sont terminées, et le rapport du Comité des transports par chemin de fer (CTC) a autorisé cet achat. Toutefois, le CTC a aussi approuvé deux autres demandes d'acquisition. Une décision à ce sujet devrait être prise sous peu par le Gouvernement.

Acte a été signifié aux Travailleurs unis des transports, en vertu de la clause des changements technologiques des conventions collectives appropriées, de procéder au retrait des fourgons de queue. Le CTC a ordonné la tenue d'audiences publiques dans tout le pays fin 1984, lesquelles se poursuivaient au début de 1985, relativement aux essais portant sur l'exploitation de trains sans fourgons de queue.

Malgré des perspectives économiques incertaines et les difficultés reliées à la situation de la dette, CN Rail compte poursuivre l'amélioration de sa situation financière au cours des années à venir. À cette fin, il continuera de rechercher la meilleure part des marchés qui l'intéressent en accordant une attention particulière aux gros tonnages de vrac, au trafic transfrontalier de wagons complets et d'envois concurrençant le camion, ainsi qu'au trafic intérieur concurrençant le camion. Jugeant qu'une hausse sensible de la productivité est nécessaire pour accroître le rendement des investissements, CN Rail continuera à étudier et à instaurer des programmes d'amélioration de la productivité fondés sur de nouvelles techniques, et sur l'utilisation efficace des connaissances et des compétences de tout son personnel.

Savoir-faire de demain. En 1984, les cours d'apprentissage et de recyclage ont figuré au premier rang des programmes de formation du personnel de CN Rail. En haut à droite, un stagiaire apprend à se servir d'une machine-outil aux ateliers de Transcona.

Une présence humaine : Le CN se fie à la technique, mais n'en compte pas moins sur les contrôles constants effectués par ses techniciens, telle Christine Côté (ci-dessus), opératrice sur ordinateur à Montréal. Ce sont eux qui dictent à la machine quoi faire, et quand et comment le faire. Christine vient d'extraire des bobines du vaste centre de stockage du CN.

L'avenir : Le Système d'information de queue de train (SIQT) pourrait remplacer le fourgon de queue. Un dispositif (en haut à gauche), monté sur l'attelage d'un wagon, contrôle la pression des freins, détecte le moment où s'ébranle le dernier wagon, note sa direction et transmet par radio ces indications jusque sur un visualisateur situé dans la locomotive de tête.

Lutte contre la neige : Des locomotives de manoeuvre recyclées ont été équipées de souffleuses (en haut, au centre) spécialement conçues par CN Rail pour les zones de grand trafic comme les triages.

TerraTransport

TerraTransport, qui assure des services marchandises par rail et par route ainsi que des services voyageurs par autocars à Terre-Neuve, reste déficitaire malgré le succès relatif du programme de revitalisation quinquennal, financé par le gouvernement fédéral, qui doit prendre fin en mars 1985. Grâce à ce programme, TerraTransport a modernisé son exploitation, augmenté sensiblement sa part du marché existant et amélioré sa situation financière.

À la fin de 1984, le déficit était de $32.9 millions, contre $34.6 millions l'année précédente. A grandement contribué à ce résultat le bénéfice net (environ $5 millions) représenté par le versement des subventions fédérales applicables aux lignes secondaires pour la période 1978-1984. Les efforts de la Direction et du personnel ont joué un rôle clé dans le freinage du déficit subi depuis la constitution de TerraTransport en division distincte.

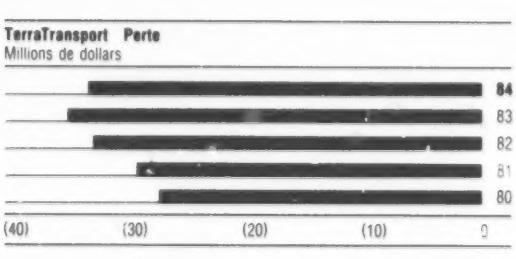
Selon les prévisions actuelles, le déficit, qui est absorbé par le Canadien National, reprendra son mouvement à la hausse dès 1985 pour atteindre les $45 millions en 1989. Le gouvernement fédéral procède à l'établissement d'un bilan des coûts et des avantages que représente Terra-Transport, compte tenu de l'ensemble des besoins de la province en matière de transport. De ce bilan dépend l'avenir de TerraTransport. Quant au CN, il aspire à l'application d'une solution qui le déchargera du fardeau financier actuel tout en assurant à Terre-Neuve des services de transport marchandises efficaces et économiques. Le CN est disposé à assurer la gestion efficace de ce bien, aux termes d'un contrat prévoyant une rétribution adéquate pour cette lourde responsabilité.

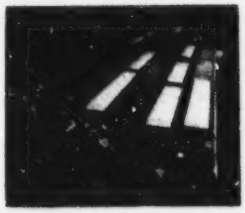
Grand Trunk Corporation

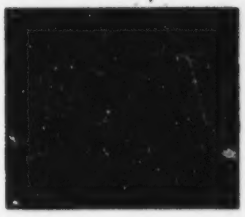
L'année 1984 a été relativement bonne pour la Grand Trunk Corporation (GTC) qui a vu augmenter son volume d'affaires malgré la forte concurrence, et su réaliser de modestes profits après deux exercices déficitaires. La Direction et les employés ont joué un rôle important dans ce redressement. La société, formée de la Grand Trunk Western Railroad Company (GTW), de la Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Company (DWP) et du Central Vermont Railway Inc. (CV), compte que l'année 1985 sera fructueuse et que la période de planification 1985-1989 verra une amélioration de sa situation.

Aiguille dernier cri : La liste des appareils de voie pré-assemblés comprend des aiguilles à traverses de béton et à longs rails soudés. En haut à droite : installation d'une aiguille toute montée de 100 tonnes et de 77 mètres de long à Tranquille, immédiatement à l'ouest de Kamloops (C.-B.).

Train sans fourgon de queue : Le moniteur (à rayures) monté à la fin du convoi est un élément essentiel du SIQT, lequel vise le retrait des fourgons du service.



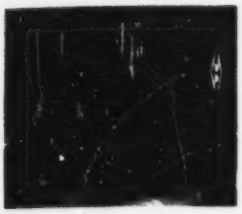




L'union fait la force : Le Contrat de services conjoints (CSC) signé en 1984 par le Burlington Northern Railroad, la Grand Trunk Western et CN Rail permet de fournir de meilleurs services au public. Symbole de cet accord, une diesel BN (en haut à gauche) en tête d'un convoi comprenant du matériel GTW et CN Rail.

L'AquaTrain (2e photo, en haut à gauche) : Parmi les avantages procurés à CN Rail par le CSC figure l'opération de marketing menée par le service des ventes du BN en faveur des transports par barges porte-wagons de CN Rail entre Prince Rupert (C.-B.) et Whittier (Alaska).

Et roule le grain des Prairies ! En 1984, CN Rail a acheminé un volume record de céréales à partir de silos tels que celui-ci (2e photo, en haut à droite), en Saskatchewan.



Son optimisme se fonde notamment sur la signature, au cours de 1984, d'un Contrat de services conjoints (CSC) avec le Burlington Northern Railroad. Le contrat, qui prend effet en janvier 1985, favorise la coordination des activités de commercialisation et d'exploitation sur certains parcours communs au Burlington Northern, à la GTC et à CN Rail. Les trois réseaux et les clientèles des deux pays y gagneront en termes d'efficacité accrue grâce à la création de services de trains directs et à l'amélioration des délais d'acheminement.

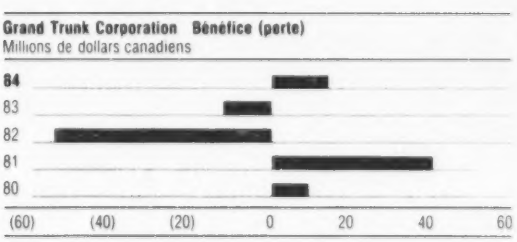
Le contrat a été négocié à titre d'élément de réponse essentiel de la GTC à la puissante concurrence créée par les fusions massives qu'a entraînées la déréglementation dans le secteur ferroviaire aux États-Unis. Il permettra aux trois chemins de fer d'offrir à leur clientèle l'accès à un réseau global de 56 300 kilomètres desservant 28 États du centre industriel et du nord-ouest des États-Unis, outre toutes les provinces du Canada, les Territoires du Nord-Ouest et l'Alaska. Le contrat permet à la GTC de profiter des avantages que confère le rattachement à un grand réseau transcontinental et transfrontalier, tout en conservant, dans le jeu de la concurrence, la souplesse liée à sa situation autonome.

L'avenir immédiat réserve à la GTC de sérieuses difficultés ainsi que de nouvelles possibilités. L'économie des États-Unis, vigoureuse à la fin de 1984, donne quelques signes de ralentissement. Les volumes de trafic semblent se maintenir en ce qui concerne le charbon, le coke et le matériel routier. Mais la concurrence exercée par les grands réseaux ferrés et par les entreprises routières continue de freiner les hausses de trafic et de limiter les recettes par unité traitée. La GTC réagit par une productivité accrue, des méthodes de commercialisation dynamiques et le type d'innovation et de souplesse d'action que permet le CSC.

La GTC s'attend à une amélioration soutenue de la situation financière d'ici les prochaines années grâce surtout au CSC, mais aussi aux gains que permet de réaliser une entreprise à la fois allégée et plus solide. La Grand Trunk Western et la Duluth, Winnipeg and Pacific devraient contribuer à cette amélioration, mais non pas le Central Vermont, en raison de la concurrence serrée qui règne en Nouvelle-Angleterre.

TerraTransport. La manutention efficace des conteneurs, une caractéristique de l'exploitation ferroviaire à Terre-Neuve. En haut à droite : livraison locale par camion à St. John's.

Régulation des trains : le trafic de la ligne principale de CN Rail entre Jasper (Alb.) et Kamloops (C.-B.) est parfaitement contrôlé par Peter VanHoof depuis son pupitre de Kamloops. Le matériel de pointe sert à régulariser le flot des marchandises, mais la compétence et le jugement du personnel restent indispensables.



Entreprises CN
Commentaires du Président

R.C. Franklin
Président
Entreprises CN

Bureautique : Les Systèmes de terminaux de télécommunications, rattachés aux Communications CN, se spécialisent dans de nouvelles techniques de bureautique destinées à leurs clientèles du Québec, d'Ontario, d'Alberta et de Colombie-Britannique. Au siège des STT à Toronto, Jackie Hing et Murray Smith examinent les avantages d'une nouvelle machine.

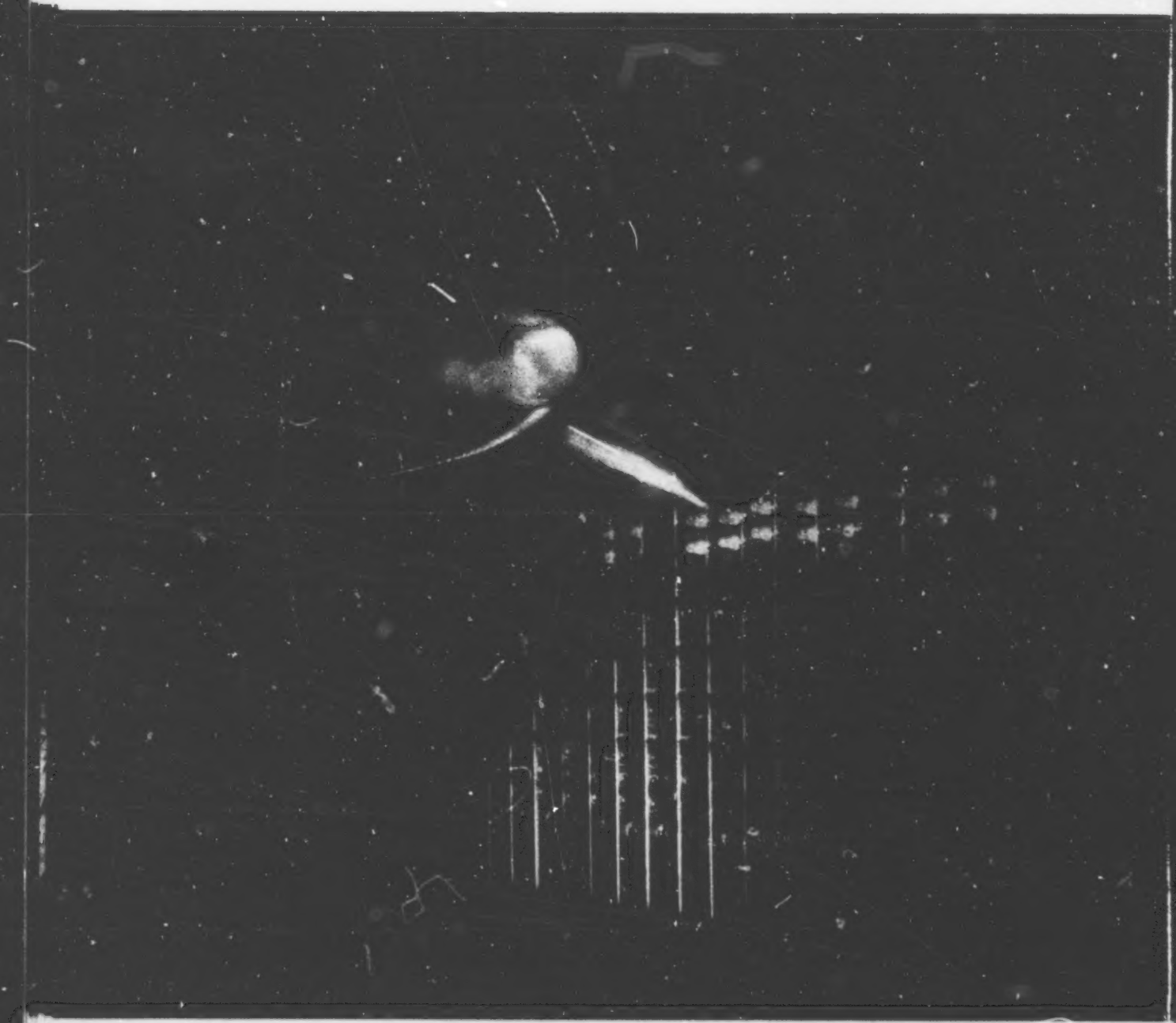
En 1984, les entités commerciales qui constituent les Entreprises du Canadien National ont bien servi la Compagnie et le pays, en assurant avec efficacité un large éventail de services reliés aux principales activités du CN. Tous ces services jouent un rôle important dans la santé économique et la prospérité du Canada.

Avec des profits qui ont augmenté de 23 % pour atteindre $89.6 millions (y compris les $21.9 millions réalisés par CN Marine et figurant à part dans les états financiers), la Division s'est beaucoup rapprochée de son objectif à long terme : parvenir, pour l'ensemble des Entreprises CN, à un rendement des investissements correspondant aux normes commerciales reconnues. Les éléments d'actif, y compris ceux de CN Marine Inc., avaient dépassé le milliard de dollars en fin d'exercice. En 1984, la contribution des Entreprises CN aux ressources financières du CN, en termes d'encaisse et de capacité d'emprunt accrue, et une fois satisfaits leurs propres besoins financiers, a dépassé $125 millions.

L'année a vu se dérouler un certain nombre d'événements qui témoignent des progrès accomplis, dans leurs marchés respectifs, par les composantes des Entreprises CN sur les plans de la maturité et de la vigueur. Un pas important a été franchi avec la fondation des Hôtels CN Inc., nouvelle société dotée de son propre conseil d'administration, responsable de la gestion de la chaîne hôtelière CN et chargée de réaliser des performances en tous points comparables à celles des autres chaînes nationales. À Toronto, l'inauguration du palais des congrès, de L'Hôtel et de la tour de bureaux CN par les Immeubles CN et les Hôtels CN marque le franchissement d'une grande étape dans les domaines de l'aménagement urbain et de l'accueil. CN Exploration a poursuivi l'exploitation de ses terrains et de ses droits miniers en inaugurant un programme de forage de deux ans dans la région de Kerrobert, en Saskatchewan.

Les réalisations de 1984 sont attribuables en grande partie à l'initiative et au dynamisme du personnel de toutes les constituantes des Entreprises CN. Nos objectifs pour 1985 sont encore plus exigeants et, la Compagnie devant faire face à de sérieuses contraintes financières, notre réussite sera plus difficile. Mais grâce à la compétence et à la détermination de nos employés, je suis persuadé que nous atteindrons nos objectifs et que les Entreprises CN continueront de contribuer activement à la prospérité de tout le Groupe CN.

Notons pour conclure la création de CN Route. Des unités de négociation communes ont été accordées à Camionnage CN et aux Messageries CN, et la fusion de ces deux entreprises routières, amorcée en 1983, s'est poursuivie conformément au programme établi et est sur le point de se réaliser. Enfin, le gouvernement fédéral ayant décidé, en novembre, de constituer CN Marine en société de la Couronne distincte, des mesures ont été prises pour que la constitution prenne effet le 1er janvier 1985.



Lien indispensable : Les Télécommunications Terra Nova sont « la » compagnie de téléphone de la plupart des Terre-Neuviens. À Twillingate, Eugene Ansley, monteur de lignes (en haut à gauche), entretient les éléments d'un réseau de la plus grande importance pour les populations disséminées et isolées de l'île.

Liaisons hertziennes : Des tours telles que celle-ci (en haut à droite), construites au Yukon, relient téléphoniquement le Grand Nord au reste du Canada et du monde. La compétence acquise par les Communications CN pour la solution de problèmes extrêmement difficiles leur ont attiré l'attention du monde entier. Canac Telecom agit à titre de consultant CN dans la sollicitation de la clientèle.

Entreprises CN

Au centre de commutation : Un technicien (ci-dessus) vérifie des circuits complexes, au siège des Communications CN à Toronto ; c'est de là que se fait la surveillance constante du réseau national hautement sophistiqué de la Compagnie.

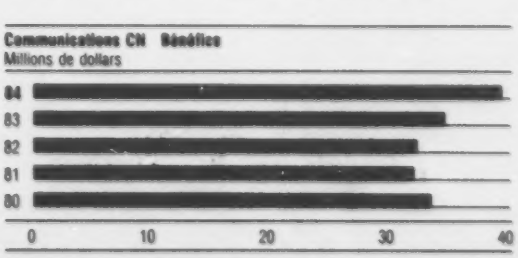
Communications CN

Cette Division, constituée des Télécommunications CNCP, de Norouestel, des Télécommunications Terra Nova et des Systèmes de terminaux de télécommunications, continue de prospérer dans un milieu hautement concurrentiel en continuelle évolution. L'augmentation du volume des affaires et de la productivité a donné lieu à un profit record de $39.3 millions, soit 14 % de mieux qu'au cours de l'exercice précédent.

Toutes les entreprises de cette Division ont pour objectif commun de parvenir à des taux de croissance annuels de recettes, de bénéfice et de rendement de l'avoir comparables à ceux qui sont la norme dans ce secteur ; elles se sont sensiblement rapprochées de cet objectif au cours de l'année.

Les Télécommunications CNCP, qui doivent lutter âprement contre la concurrence de Bell Canada et des autres sociétés faisant partie de Telecom Canada, ont augmenté leurs recettes de 7.3 % grâce à des hausses tarifaires et à un accroissement du volume des affaires. La part de bénéfices nets revenant au CN s'est élevée de 35 % pour atteindre $16.6 millions. Une grève de sept semaines des techniciens, opérateurs et commis a amené les recettes au-dessous du niveau anticipé, mais cet effet a largement été contrebalancé par une diminution de la masse salariale. Des commandes de systèmes de communication à fibres optiques ont été passées ; l'installation de ces derniers doit se faire en 1986 pour la liaison Toronto-Ottawa-Montréal, et en 1987 pour la liaison Edmonton-Vancouver. La demande de CNCP concernant l'établissement de services téléphoniques interurbains devant concurrencer Bell Canada et la British Columbia Telephone Company a fait l'objet d'une audience publique du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes (CRTC). Si elle est positive, la décision, qui devrait être rendue en 1985, pourrait grandement améliorer la position concurrentielle de CNCP.

Les Télécommunications Terra Nova, entreprise exploitée à Terre-Neuve et au Labrador, ont réalisé un bénéfice net de $6.6 millions, soit une augmentation de 29.4 % par rapport à 1983. L'accroissement du volume des interurbains et l'extension du réseau des abonnés, combinées à une hausse tarifaire et à l'amélioration de la productivité, sont à l'origine de ces excellents résultats. Parmi les perfectionnements apportés aux services, mentionnons l'instauration d'un service entièrement automatisé de radiotéléphonie mobile, l'amélioration et l'extension des circuits interurbains et l'expansion continue des installations de centraux locaux qui ont permis, à la fin de l'année, à 91 % des abonnés, de bénéficier d'une ligne non partagée.



Norouestel a enregistré une hausse substantielle de ses recettes. Le bénéfice net, de $12.6 millions, représente un gain de 23.5 % sur 1983, dû principalement à une augmentation sensible du volume des services d'interurbain et de location de lignes privées, ainsi qu'aux effets, ressentis sur toute l'année, de hausses tarifaires entrées en vigueur en septembre 1983. Après avoir obtenu du CRTC l'autorisation de brancher sur son réseau, après le 1er septembre 1983, l'équipement terminal appartenant à l'abonné, Norouestel commercialise à présent, sur son territoire, les terminaux de communication de types privé et commercial. La modernisation et l'expansion des activités de Norouestel se sont poursuivies dans le nord de la Colombie-Britannique, le Yukon et la région occidentale des Territoires du Nord-Ouest. C'est ainsi que des commandes ont été passées relativement à des stations terriennes de communications par satellite qui, une fois installées en 1985, amélioreront la desserte de cinq localités éloignées : Pelly Bay, Spence Bay, Gjoa Haven, Fort Franklin et Telegraph Creek. On a commencé à installer, à Yellowknife, un central téléphonique numérique qui devrait être achevé en mars 1985.

Les Systèmes de terminaux de télécommunications, créés en 1982 en association avec la société Canadien Pacifique Limitée, ont connu une année très active dans le secteur du marché d'interconnexion où la concurrence est très dure. Les recettes ont augmenté de 33.3 %, mais les STT ont dû réduire leur marge de profit pour conserver leur part du marché, ce qui a entraîné une baisse de l'ensemble des gains. Le fait marquant de l'année, qui semble riche de promesses, est l'entrée des STT sur le vaste marché de la bureautique.

Le « Top of Toronto » : Le restaurant tournant si populaire de la Tour CN (en haut à gauche) a réouvert ses portes en 1984, après un complet réaménagement intérieur.

CN Exploration : Les 229 puits qui extraient, pour le compte du CN, le pétrole reposant sous les champs de blé de la Saskatchewan sont équipés de pompes automatiques, infatigables, travaillant jour et nuit (en haut à droite).

Le Chanterelles : Dernier-né de la chaîne hôtelière du CN, L'Hôtel, à Toronto, qui a ouvert ses portes en 1984, est vite devenu le favori des gens d'affaires devant se rendre dans la capitale ontarienne. Karen McPhee, hôtesse du Chanterelles, sait servir aux clients exactement ce qu'ils ont demandé, et sans les faire attendre !

Hôtels CN Inc.

Le programme quinquennal visant à réunir tous les établissements hôteliers du CN en une chaîne rentable d'hôtels de première classe, assortie d'entreprises connexes, a progressé de façon magistrale en 1984. Parmi les mesures visant à atteindre cet objectif à long terme, citons :

- L'ouverture du nouvel hôtel de 594 chambres à Toronto.
- L'inauguration d'un programme novateur de différenciation des produits (« Entrée ») fondé sur la connaissance des exigences et des préférences du consommateur et qui respecte des normes d'excellence homogènes concernant les services assurés à un type de clientèle précis dans l'ensemble de la chaîne. Le programme englobe une formule de reconnaissance du client qui vise à encourager la « fidélité » parmi les voyageurs appelés à des déplacements fréquents.
- La prise en charge, par les Hôtels CN Inc., de la gestion du Reine Elizabeth et de l'Hôtel Vancouver, dont l'administration avait été jusque-là confiée au groupe Hilton.
- La conclusion d'une entente avec la Ville d'Edmonton relativement au réaménagement de l'Hôtel Macdonald, et la mise en oeuvre d'importants travaux de rénovation au Reine Elizabeth, au Château Laurier et à l'Hôtel Vancouver.
- L'amélioration des services à la clientèle ainsi que des installations de la Tour CN à Toronto, plus précisément la rénovation du restaurant tournant et la signature d'un contrat avec une entreprise extérieure concernant la mise en place, à la base de la Tour, d'une exposition éducative et divertissante intitulée « Tour de l'univers ».

CN Exploration

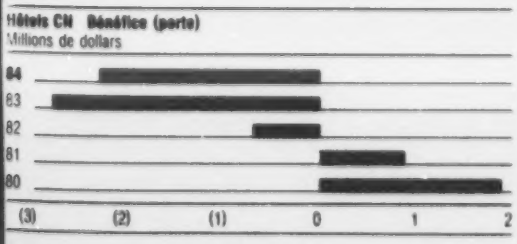
L'année 1984 s'est révélée active et rentable pour CN Exploration qui prévoit une augmentation de ses activités et de son bénéfice pour 1985.

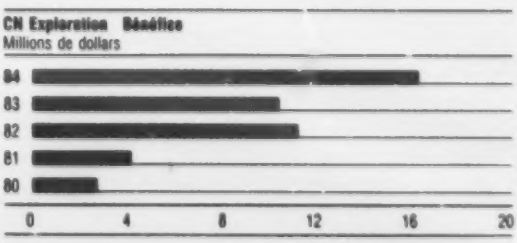
CN Exploration a figuré cette année parmi les sociétés d'exploration et de développement les plus dynamiques de la Saskatchewan, ayant participé au forage de 114 puits (111 de pétrole, 2 de gaz et 1 puits sec), soit 30 puits de plus que l'an dernier. Fin 1984, CN Exploration exploitait 229 puits à partir de son bureau de Kindersley.

Après l'évaluation, commencée en mai 1984, d'un vaste domaine appartenant au CN dans la région de Kerrobert, en Saskatchewan, on y a découvert d'importants gisements de pétrole. À la fin de l'année, on avait foré 67 puits répartis sur 180 kilomètres carrés, et l'on projetait de mettre ce secteur en valeur en forant environ 200 puits de plus en 1985. De grandes quantités de pétrole seront produites par les champs pétrolifères de Kerrobert au cours des prochaines années, et les projets de mise en valeur comprennent l'instauration d'un meilleur programme de récupération du pétrole dès le second semestre de 1985.

La suspension des droits d'exploitation en Saskatchewan, entrée en vigueur en 1982 et qui se prolongera jusqu'à la fin de 1985, a eu des effets très positifs sur l'activité dans cette province. Le produit de la vente de terrains par la province et le forage y ont atteint des niveaux records, et CN Exploration a largement profité de la suppression, jusqu'en 1985, de la taxe provinciale sur la production des propriétés foncières perpétuelles s'appliquant aux puits forés sur ses propriétés inconditionnelles. Selon les prévisions actuelles, les activités de forage records enregistrées par l'industrie en 1984 seront dépassées l'an prochain.

CN Exploration, dont les recettes de production ont sensiblement augmenté en 1984, a réalisé un profit de $16.1 millions. À la fin de l'année, la production quotidienne de pétrole approchait les 2 200 barils. On pense pouvoir grossir substantiellement ce chiffre en 1985. Toutefois, il reste des sujets de préoccupation constante : l'instabilité des prix et des marchés du pétrole, les retards de transport et les hauts niveaux d'imposition sur le revenu qui frappent ce secteur d'activités.





Nocturne. L'immense feuille d'erable reflectorisee, partie du logo de CN Route, est tres visible a toute heure. Le chargement se fait souvent de nuit pour permettre la livraison dès le lendemain. En haut a gauche, une remorque chargee au depart de Vancouver

En Côte-d'Ivoire. De l'atelier diesel du triage Taschereau de CN Rail a Montreal, Jacques Desjardins (en haut a droite) forme les employes de la Regie du chemin de fer Abidjan-Niger. Il a ete delegue par la Canac qui offre des services d'experts-conseils dans les domaines du chemin de fer et des telecommunications aux entreprises et aux gouvernements etrangers.

Donnez-nous des camions, nous ferons les livraisons ! Le chauffeur Rick Mortier, de Spruce Grove (Alberta), s'apprête à conduire son poids lourd CN Route de Vancouver à Edmonton. Le tracteur porte la nouvelle livrée de CN Route qui orne les tracteurs, remorques et camions de ramassage et de livraison de la Division, d'un bout à l'autre du pays.

Immeubles CN

En 1984, les Immeubles CN ont réalisé des exploits en matière d'aménagement et de construction grâce à l'achèvement, conformément au calendrier et au budget prévus ($180 millions), du complexe du palais des congrès de Toronto, le plus vaste de ce genre au Canada. La construction de cet ensemble, qui occupe presque trois hectares le long de Front Street West, à proximité de la Tour CN, est due à l'initiative des Immeubles CN qui ont également pour mandat d'exploiter au maximum le potentiel commercial des biens immobiliers du CN dans tout le Canada. Officiellement inauguré par la reine Elizabeth II en octobre 1984, le complexe a permis de faire apprécier la place importante qu'occupent les Immeubles CN dans le domaine de l'aménagement et de la construction au pays. Parmi les autres projets qui ont donné lieu à une grande activité en 1984, citons :

- Un vaste projet d'aménagement à vocation multiple (domiciliaire, commerciale, récréative) sur des terrains du CN à Toronto, constituant le plus important projet de réaménagement urbain au Canada, et qui comprendra un stade couvert.

- L'achèvement, par un entrepreneur privé, de quelque 700 unités de logement sur des terrains que possédait le CN à Pointe-aux-Trembles (à Montréal), dans le cadre d'un aménagement à vocation multiple qui englobera un grand centre commercial.

- Une entente passée avec des entrepreneurs privés concernant la construction de 800 unités de logement sur quelque huit hectares des « terrains Bonaventure » à Montréal. L'exécution du complexe appelé « Les Floralies de la Montagne » exigera quatre ans.

- La mise au point des plans définitifs de rénovation de l'Hôtel Macdonald à Edmonton. Cet important projet est dirigé par les Immeubles CN au nom des Hôtels CN, et les travaux débuteront en 1985.

Les Immeubles CN, qui ont enregistré en 1984 un profit ($14.9 millions) pour la quatrième année de suite, resteront à l'affût des possibilités de développement commercial pour les terrains et autres propriétés excédentaires du CN situés dans tout le Canada. Ils continueront en outre à faire bénéficier de leurs services professionnels les autres entreprises du Groupe CN.

Canac Consultants Limitée

La Canac, division internationale de consultation du CN, a connu une année prospère puisqu'elle affiche, pour la treizième année de suite, un profit qui reflète une hausse de 23 % des ventes, et de 12 % du bénéfice net par rapport à 1983.

Elle est arrivée à ces bons résultats en dépit de la concurrence toujours plus âpre à l'étranger et au pays, des moyens de financement ajournés ou réduits de la part des organismes prêteurs nationaux ou internationaux et des coûts élevés de mise en exploitation.

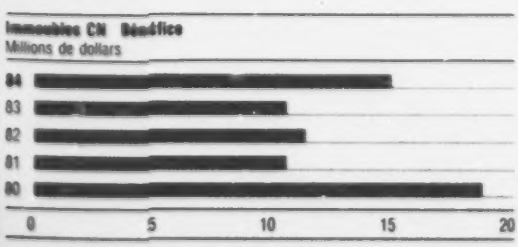
Le dynamisme de la Canac sur le plan de la commercialisation, qui se révèle dans le grand nombre de propositions faites à des clients éventuels, a donné d'excellents résultats, dont plusieurs contrats obtenus pour la première fois à Madagascar et en Mauritanie. On a intensifié les efforts d'expansion du marché en Amérique du Sud et en Extrême-Orient où la Canac a ouvert un bureau permanent.

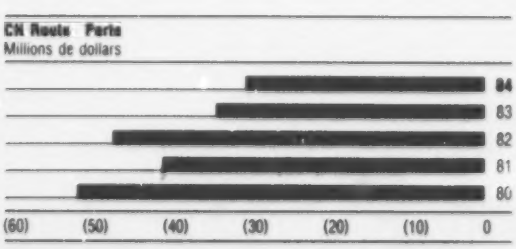
De très gros efforts visant à accroître la part du marché en Chine ont débouché sur un projet de développement par les chemins de fer de ce pays. En Amérique du Nord, les bureaux de la Canac ont obtenu un contrat aux États-Unis, marché qu'on cherchera à développer en 1985.

Conformément aux directives fédérales régissant les activités commerciales exercées par les sociétés de la Couronne sur le plan international, le Canadien National donne ci-dessous la liste de ses représentants en matière de consultation : au Mexique, Amexder, S.A. de C.V. ; en Colombie, Antonio Soriano Franco y Compania, S. en C. ; en Inde, C. Desai, I.C. Corporation ; en Uruguay, le capitaine Fernando Garcia ; et au Brésil, Suma Representacao Commercial Ltda. À tous les représentants a été versée, pour l'année 1984, une rémunération globale de $US 500.

CN Route

En 1983, le Conseil d'administration du CN autorisait la fusion des Messageries et du Camionnage CN afin de constituer une entité de transport concurrentielle, assurant des services de camionnage et de distribution physique, dont le rendement soit conforme aux normes commerciales généralement reconnues.





La nouvelle entité, alors nommée CNX/Camionnage CN, entreprit la difficile tâche de former une équipe de gestion unique chargée de diriger les activités d'une entreprise allégée, efficace et viable sur le plan commercial. Dès le milieu de 1984, l'équipe accomplissait du bon travail, et les économies financières ainsi que les nouvelles possibilités commerciales résultant de la fusion devenaient manifestes. Pour mettre ces progrès à profit, on a élaboré un solide programme de promotion, en commençant par changer le nom de l'entreprise, devenue CN Route.

Au cours de 1984, on a établi des systèmes informatisés de comptabilité et de gestion compatibles pour les deux anciennes Divisions, et rationalisé bureaux, terminaux et installations d'entretien. Après une audience et un vote sous la direction du Conseil canadien des relations du travail, les activités des terminaux et des parcs des deux Divisions ont été regroupées pour fournir à la clientèle un service unifié de ramassage et de livraison.

En 1984, les recettes accusent un léger fléchissement, mais en raison de la forte compression des dépenses, le déficit de la Division est tombé de $33.4 millions en 1983 à $29.8 millions. On compte que les économies réalisables grâce à la fusion seront plus manifestes encore en 1985, et l'on prévoit une amélioration des résultats financiers.

CN Route, qui exploite actuellement 53 terminaux, doit s'atteler à une tâche difficile, que compliquent la concurrence toujours croissante dans ce domaine d'activités et les effets de la déréglementation dans le secteur du camionnage. Mais la nouvelle entité a pris un bon départ et les perspectives sont encourageantes non seulement en ce qui concerne sa survie, mais aussi ses grandes possibilités d'expansion dans les années à venir.

CN Marine Inc.

La modernisation incessante des installations tant sur les navires que sur les quais, une productivité accrue et des normes de service sensiblement rehaussées, telles sont les caractéristiques de l'exploitation de CN Marine Inc. en 1984.

Parmi les faits saillants de cette exploitation, signalons : une augmentation de 30 % des expéditions de conteneurs entre North Sydney (N.-É.) et Port-aux-Basques (T.-N.) ; la construction d'un navire (le « Caribou ») destiné à la desserte de Terre-Neuve, qui progresse conformément au calendrier et au budget, et dont la livraison est attendue à l'automne 1985 ; la participation du traversier « Ambrose Shea » au départ de la course transatlantique des grands voiliers ; et l'acquisition de terminaux permettant la conception et le dessin assistés par ordinateur, destinés à accroître la compétence et la productivité du personnel de l'ingénierie.

Résultats d'exploitation. En 1984, le bénéfice net du Réseau a été de $242 millions soit une augmentation de $29.6 millions par rapport à 1983. Le chiffre de 1984 est sans précédent pour la Compagnie qui bat ainsi de 14 % le record de ses $212.3 millions de bénéfice net enregistrés en 1983. Le bénéfice global des divisions ferroviaires – CN Rail, TerraTransport et Grand Trunk Corporation – s'est accru de $71.9 millions ou 33.6 %. L'augmentation des volumes de trafic a principalement contribué à cette amélioration. Le bénéfice des Entreprises CN a enregistré un mieux de $14.6 millions ou 27.4 %. Cette amélioration des bénéfices du Réseau a été contrebalancée par une hausse de $80.7 millions des frais d'intérêts. Cette dernière est surtout attribuable aux nouvelles exigences comptables touchant la dévalorisation du dollar canadien au cours des dernières années, qui ont entraîné une hausse de $65.4 millions des dépenses.

Les profits enregistrés en 1983, comparativement à la perte de 1982, découlaient principalement des augmentations de trafic attribuables à une amélioration de la conjoncture, des paiements intérimaires versés par le gouvernement canadien pour compenser dans une large mesure le manque à gagner associé au transport de céréales à des tarifs statutaires non rentables, d'une réduction, en 1983, des charges de retraite due à un réexamen actuariel de la caisse de retraite et de la provision constituée en 1982 pour la dévalorisation de certaines participations.

Conformément à la loi, la Compagnie a versé un dividende de 20 % de son bénéfice net au gouvernement canadien. Ce dividende se monte à $48.4 millions en 1984 ($42.5 millions en 1983). En 1982, aucun dividende n'avait été versé en raison du déficit enregistré.

Les résultats de chacune des Divisions sont présentés ci-dessous. Ils comprennent les frais d'intérêts imputés à chacune d'elles, le montant global étant de $349.1 millions pour le Réseau en 1984, soit $80.7 millions de plus qu'en 1983, et $108.7 millions de plus qu'en 1982. Ces hausses sont dues à l'augmentation des emprunts contractés pour financer en particulier les immobilisations et, dans une plus large mesure, aux nouveaux principes comptables utilisés en 1984 dans la conversion de la dette libellée en monnaie étrangère, objet de la note 1 h) afférente aux états financiers consolidés, qui ont ajouté $65.4 millions en frais d'intérêts en 1984. Les frais découlant de ces méthodes comptables n'ont pas été imputés aux Divisions en 1984.

CN Rail. En 1984, CN Rail a enregistré un bénéfice de $304.4 millions par rapport à $260.7 millions en 1983 et à une perte de $43.3 millions en 1982. Les principaux facteurs de ce redressement sont une augmentation des volumes de trafic et une amélioration de la productivité.

Les recettes d'exploitation ferroviaire se sont montées à $3 789.2 millions en 1984, soit une augmentation de $400.7 millions par rapport à 1983 et de $819.9 millions par rapport à 1982. Les recettes marchandises sont à l'origine de ces améliorations. En 1984, elles se sont accrues de $508.4 millions, en raison surtout de l'augmentation des tonnages transportés dans la plupart des secteurs, notamment des combustibles et produits chimiques, de l'intermodal, des minerais, minéraux et métaux, et des produits forestiers, qui ont tous profité du redressement économique enregistré au Canada et aux États-Unis. La hausse des recettes d'exploitation engendrée, en 1984, par la LTGO (Loi sur le transport du grain de l'Ouest) a également largement contribué à cette amélioration. L'adoption de cette loi a toutefois entraîné une réduction des paiements gouvernementaux pour les lignes secondaires et la fin des dispositions relatives aux paiements intérimaires pour les céréales. On a, de plus, enregistré une baisse marquée des montants applicables aux années antérieures. Les recettes céréalières obtenues au titre de la LTGO sont supérieures aux montants versés en vertu de dispositions antérieures. Par rapport à 1983, on a également constaté une amélioration des résultats dans toutes les autres catégories de recettes.

En 1983, la somme des recettes marchandises et des paiements intérimaires gouvernementaux versés en attendant l'adoption de la LTGO s'est accrue de $452.7 millions par rapport à 1982. Cette hausse est due à une augmentation du trafic dans tous les secteurs et aux paiements intérimaires applicables au transport des céréales. Le relèvement marginal des tarifs a été plus que contrebalancé par une détérioration de la composition du trafic. Les paiements applicables aux années antérieures ont baissé de plus de $70 millions.

En 1984, les dépenses se sont élevées à $3 484.7 millions, en hausse de $356.9 millions par rapport à 1983 et de $472.1 millions par rapport à 1982. La hausse de 1984 est surtout attribuable à un accroissement de plus de 11 % des tonnages transportés, à l'inflation des coûts de la main-d'oeuvre et des matières, et à l'augmentation des frais de retraite, des impôts, et des frais d'amortissement et d'intérêts, partiellement contrebalancée par une exploitation plus efficace. En 1983, cette hausse avait pu rester en deçà de 4 %, en dépit de l'inflation et d'un accroissement des charges transportées, grâce aux mesures prises par la Direction pour limiter les dépenses en rationalisant les programmes et en contrôlant l'effectif et les programmes de travaux à entreprendre. La réduction des frais de retraite par suite d'une évaluation actuarielle a aussi contribué à limiter les dépenses en 1983.

TerraTransport. En 1984, la perte de TerraTransport a atteint $32.9 millions, soit $1.6 million de moins qu'en 1983 et $0.5 million de plus qu'en 1982. Cette amélioration est attribuable aux revenus nets de $5 millions provenant des subventions applicables aux lignes secondaires pour 1984 et les années antérieures ainsi qu'à la réussite du programme de conteneurisation du trafic de Terre-Neuve, les deux combinés ayant compensé la hausse des frais d'intérêts et de l'inflation. Les pertes de 1983 étaient dues à des hausses de coûts similaires.

Grand Trunk Corporation. En 1984, la Grand Trunk Corporation a réalisé un bénéfice de $14.3 millions (pertes de $12.2 millions en 1983 et de $54.5 millions en 1982). Ce revirement est attribuable au raffermissement de l'économie américaine et aux mesures adoptées pour conquérir de nouveaux marchés et alléger la structure des coûts. L'amélioration des bénéfices en 1983 avait été possible grâce à une diminution des dépenses d'exploitation et à une réduction, en 1982, de $35.9 millions de la valeur estimative de réalisation du Central Vermont Railway, Inc.

Les recettes se sont chiffrées à $524 millions en 1984, à $436.5 millions en 1983 et à $444.3 millions en 1982. L'augmentation de 1984 découle d'un accroissement des volumes de trafic, particulièrement dans les secteurs de l'automobile, du charbon et du coke, de l'intermodal, de la potasse et des engrais. Une stratégie commerciale dynamique de même que le Contrat de services conjoints conclu avec le Milwaukee Road (qui a pris fin le 2 janvier 1985) ont permis de réaliser des gains sur le marché du transport américain, marqué par une concurrence très vive. La diminution des recettes en 1983 résultait, dans une large mesure, de la baisse des tarifs consentie pour faire face à la concurrence d'autres transporteurs ferroviaires et routiers favorisés par la déréglementation.

Les dépenses se sont élevées à $509.7 millions en 1984, contre $448.7 millions en 1983 et $498.8 millions en 1982. La hausse de 1984 découle surtout de l'accroissement des volumes de trafic et de poussées inflationnistes toutefois limitées, dont les effets ont été compensés dans une certaine mesure par des compressions de personnel, fermetures d'ateliers, regroupements de triages et abandons de lignes. Les principales causes de la baisse des dépenses en 1983 ont été la provision pour le Central Vermont déjà mentionnée, la réduction de l'effectif, celle de l'entretien périodique et la baisse du prix du carburant et des intérêts.

Entreprises CN. Les Entreprises CN, qui regroupent les Communications CN, les Hôtels CN, CN Exploration, les Immeubles CN et les Autres entreprises, ont enregistré un bénéfice de $67.7 millions en 1984 ($53.2 millions en 1983 et $53.1 millions en 1982). Durant toute l'année, elles ont assuré la gestion de CN Marine Inc. dont le bénéfice, s'il avait été ajouté aux résultats au lieu d'être indiqué séparément sur l'état consolidé, aurait fait grimper le bénéfice total à $89.6 millions, contre $73 millions en 1983 et $69.6 millions en 1982. Nous donnons ci-dessous les résultats de chacun des constituants des Entreprises CN.

Communications CN. Le bénéfice de cette Division a été de $39.3 millions en 1984 ($34.5 millions en 1983 et $32.1 millions en 1982). Ce mieux de $4.8 millions est surtout attribuable à l'accroissement des recettes engendré par la hausse tarifaire appliquée en 1983 et 1984 et par l'augmentation du volume d'activités. En 1983, c'est essentiellement l'initiative tarifaire qui, en augmentant les recettes, explique les $2.4 millions de hausse. Un rigoureux contrôle des dépenses a également favorisé les résultats de ces deux années.

Hôtels CN. La perte des Hôtels CN s'est élevée à $2.3 millions en 1984, à $2.8 millions en 1983 et à $0.7 million en 1982. L'amélioration des résultats en 1984 s'explique en grande partie par un plus fort taux d'occupation et par une hausse de la moyenne des recettes par chambre. En 1983, l'accroissement de la perte avait été imputable surtout à un taux d'occupation moindre dans certains hôtels et à l'impossibilité de répercuter la hausse des dépenses dans certains autres, malgré un remboursement d'impôt municipal et la régularisation des frais à payer.

CN Exploration. CN Exploration a réalisé des gains de $16.1 millions en 1984 ($10.3 millions en 1983 et $11.1 millions en 1982). Cette amélioration découle principalement d'une augmentation des ventes pétrolières et des droits d'exploitation. La baisse constatée en 1983 avait été largement imputable à une réduction des prix du pétrole associée à une augmentation des dépenses d'exploitation entraînée par l'accroissement de la production et de l'exploration, et par la hausse des frais d'intérêts.

Immeubles CN. Le bénéfice des Immeubles CN a atteint $14.9 millions en 1984 ($10.5 millions en 1983 et $11.3 millions en 1982). L'augmentation du chiffre de 1984 provient presque entièrement des ventes de terrains. En 1983, la hausse de bénéfices imputable à la gestion immobilière avait été largement contrebalancée par une réduction des profits sur les ventes de terrains.

Autres entreprises. Les Autres entreprises ont accusé une perte de $0.3 million en 1984 (bénéfice de $0.6 million en 1983 et perte de $0.6 million en 1982). La baisse de 1984 est largement attribuable au fléchissement du chiffre d'affaires des chantiers navals et à l'élimination, à la fin de 1983, du matériel du CN pour la manutention des conteneurs au terminal Task à Montréal.

CN Route. CN Route, nouvelle Division née de la fusion des activités de camionnage et de messageries de la Compagnie, a enregistré une perte de $29.8 millions en 1984 (pertes de $33.4 millions en 1983 et de $46.4 millions en 1982). Les principaux facteurs qui ont contribué à cette amélioration sont les économies réalisées en regroupant la direction du Camionnage CN et celle des Messageries CN, la rationalisation des activités (incluant la réduction de services non rentables) et quelques autres mesures. Cette amélioration a été toutefois partiellement contrebalancée par une hausse des frais d'intérêts. La réduction de la perte en 1983 était due à la suppression de services non rentables et à une provision de $10.8 millions constituée en 1982 pour les frais estimatifs reliés à la fusion des activités de camionnage et de messageries.

Divers. Les dépenses nettes enregistrées dans le secteur Divers ont totalisé $37.9 millions en 1984, $41.3 millions en 1983 et $116.1 millions en 1982. Les revenus provenant de la cession de retenues et de crédits d'impôts pour la recherche et le développement et du remboursement de crédits d'impôts à l'investissement, bien que partiellement contrebalancés par les pertes sur change de devises américaines, ont contribué à l'amélioration des résultats de 1984. L'écart entre 1983 et 1982 provenait principalement de la provision de $61.5 millions constituée en 1982 pour la dévalorisation d'un investissement. Notons également pour 1983 une augmentation des revenus d'intérêts et des crédits d'impôts à l'investissement.

CN Marine Inc. CN Marine Inc. a réalisé un bénéfice de $21.9 millions en 1984, de $19.8 millions en 1983 et de $16.5 millions en 1982. L'amélioration de 1984 est presque entièrement attribuable à une augmentation des revenus d'intérêts. La hausse de 1983 était due principalement à un accroissement des volumes de trafic.

Impôts sur le revenu. Les $116.7 millions d'impôts sur le revenu découlant de l'exercice 1984 ont été éliminés grâce aux crédits d'impôts résultant des pertes des exercices antérieurs, dégrèvements comptabilisés à titre d'élément extraordinaire. Le montant correspondant pour 1983 était de $99.4 millions. Il n'y a pas eu d'impôts sur le revenu en 1982 en raison du déficit. Voir la note 10 afférente aux états financiers consolidés qui précise la disponibilité d'écarts temporaires pouvant être affectés à la réduction du revenu imposable des années à venir.

Encaisse et ressources en capitaux. L'état consolidé de l'évolution de la situation financière indique une diminution de l'encaisse de $150.6 millions en 1984, qui s'explique en grande partie par l'insuffisance des fonds autogénérés par rapport au fort volume de dépenses en immobilisations. En 1983, l'augmentation de l'encaisse était due principalement à une amélioration des fonds provenant de l'exploitation tandis qu'en 1982, le volume relativement faible de ces fonds avait été la cause principale de l'encaisse négative. Les insuffisances de caisse sont comblées par des emprunts bancaires à court terme. Au 31 décembre 1984, les emprunts bancaires atteignaient $CAN 0.1 million et $US 7 millions. Les dispositions prises avec un certain nombre de banques au Canada et aux États-Unis assurent à la Compagnie des marges de crédit supérieures à ses perspectives d'emprunt à court terme.

En novembre 1984, la Compagnie a procédé à l'émission et à la vente, sur le marché canadien, de $100 millions de débentures 13 %. Au cours de 1984, la Compagnie a émis, en faveur du gouvernement canadien, relativement aux projets d'investissements de CN Marine Inc., 36 400 actions ordinaires d'une valeur de $18 200 000.

En janvier 1985, la Compagnie a remboursé $63.2 millions à titre de solde sur le principal de ses obligations 5 3/4 % venues à échéance le 1er janvier 1985. En mars 1985, la Compagnie a emprunté $42.6 millions à un coût de 11.46 % par le biais d'un crédit syndical en yens doté d'un échange de devises, et des dispositions ont également été prises pour rembourser, en avril, un emprunt bancaire de 100 millions de francs suisses.

La nouvelle réglementation canadienne sur les principes comptables en matière de conversion de la dette libellée en devises étrangères a engendré une hausse de $271.7 millions de la dette à long terme (voir notes 1 h) et 4 afférentes aux états financiers consolidés). En conséquence, le ratio d'endettement était passé, à la fin de l'année, de 43.1 % à 44.7 %.

Comme cela est mentionné ailleurs, CN Marine Inc. relève de la compétence du gouvernement canadien depuis le 1er janvier 1985. Des négociations sont en cours en vue de réaliser cette cession dont les répercussions financières n'ont pas encore été évaluées.

Pour 1985, les dépenses en immobilisations devraient approcher les $875 millions, et atteindre quelque $2 milliards pour 1986 et 1987. Les projets d'investissements de 1985 à 1989 comprennent l'expansion du réseau ferroviaire dans l'Ouest, le renouvellement des installations essentielles, l'acquisition de matériel roulant et autre, ainsi que l'amélioration du rendement d'exploitation. Le CN envisage de contracter des emprunts pour couvrir une bonne partie de ces frais. Le montant de ces emprunts et le moment où ils seront effectués dépendront des conditions du marché et des résultats d'exploitation à venir.

Au 31 décembre 1984, la Compagnie s'était engagée à acheter des traverses pour un montant global de $124.5 millions et du matériel roulant pour $104.9 millions.

Inflation. Pour la deuxième année de suite, le taux annuel d'inflation des salaires, du carburant et des matières a été inférieur à 10 %. Le taux de la Compagnie est en gros, depuis trois ans, celui de l'Indice des prix à la consommation.

Bien des facteurs sont à l'origine de ce repli du taux d'inflation : le résultat de la politique des 6 et 5 % en 1983 et 1984, la stabilisation des prix du pétrole, le fléchissement des taux d'intérêts et l'effet modérateur qu'a pu avoir sur les prix la récente récession économique.

Les directives initiales du Gouvernement, demandant de limiter à 4 %, entre juin 1984 et juin 1985, la hausse des prix réclamés en contrepartie des biens et des services offerts par les sociétés de la Couronne et les entreprises de compétence fédérale, ont été annulées le 8 novembre 1984, et le Gouvernement a maintenant levé la limitation des prix et des salaires.

En dépit des résultats encourageants des années 1983 et 1984, des poussées inflationnistes continuent de s'exercer et les nombreuses années consécutives d'augmentation des prix font nettement sentir leur effet. Reconnaissant le besoin de compléter l'information sur les coûts d'origine figurant dans les états financiers, l'Institut Canadien des Comptables Agréés a publié, en décembre 1982, des recommandations touchant la consignation de certains effets des variations de prix dans l'entreprise. Ces recommandations ont été appliquées en 1983, et l'information pertinente au CN figure après les notes afférentes aux états financiers.

États financiers consolidés

État consolidé des résultats

	Exercice clos le 31 décembre (en milliers)	1984	1983	1982
CN Rail	Recettes	$3 789 158	$3 388 494	$2 969 291
	Dépenses	3 484 726	3 127 800	3 012 609
	Bénéfice (perte)	304 432	260 694	(43 318)
TerraTransport	Recettes	53 445	47 839	46 799
	Dépenses	86 384	82 397	79 193
	Perte	(32 939)	(34 558)	(32 394)
Grand Trunk Corporation	Recettes	524 035	436 464	444 272
	Dépenses	509 720	448 688	498 777
	Bénéfice (perte)	14 315	(12 224)	(54 505)
Entreprises CN				
Communications CN	Recettes	278 887	257 883	244 016
	Dépenses	239 632	223 402	211 919
	Bénéfice	39 255	34 481	32 097
Hôtels CN	Recettes	102 186	103 340	110 761
	Dépenses	104 500	106 107	111 476
	Perte	(2 314)	(2 767)	(715)
CN Exploration	Recettes	31 873	24 667	18 578
	Dépenses	15 729	14 349	7 474
	Bénéfice	16 144	10 318	11 104
Immeubles CN	Recettes	30 544	22 701	19 711
	Dépenses	15 635	12 166	8 415
	Bénéfice	14 909	10 535	11 296
Autres entreprises	Bénéfice (perte)	(260)	611	(649)
Total Entreprises CN	Bénéfice	67 734	53 178	53 133
CN Route	Recettes	163 427	169 656	179 769
	Dépenses	193 192	203 026	226 152
	Perte	(29 765)	(33 370)	(46 383)
Divers	Perte	(37 894)	(41 283)	(116 075)
Total Secteurs d'activité en exploitation		285 883	192 437	(239 542)
CN Marine Inc.	Bénéfice	21 888	19 803	16 507
Bénéfice (perte) avant amortissement de la perte de change reportée, impôts sur le revenu et élément extraordinaire		307 771	212 240	(223 035)
Moins : Amortissement de la perte de change reportée		65 427	—	—
Impôts sur le revenu		117 123	99 290	—
Bénéfice (perte) avant élément extraordinaire		125 221	112 950	(223 035)
Réduction des impôts sur le revenu découlant du report de pertes d'exercices antérieurs		116 730	99 383	—
Bénéfice net (perte nette)		$ 241 951	$ 212 333	$ (223 035)

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers consolidés.

Bilan consolidé

	31 décembre		1984		1983
Actif	(en milliers)				
Actif à court terme	Encaisse		$ –		$ 59 544
	Débiteurs		427 622		402 613
	Fournitures et approvisionnements		390 362		363 814
	Autres éléments d'actif à court terme		201 901		209 269
			1 019 885		1 035 240
Caisse d'assurances			5 612		5 903
Participations			362 121		36 399
Immobilisations			5 770 982		5 612 173
Autres éléments d'actif et charges reportées			308 011		100 050
			$7 466 611		$6 789 765
Passif					
Passif à court terme	Emprunts bancaires et autres dettes		$ 91 687		$ 600
	Créditeurs		645 725		591 210
	Charges courues		261 545		247 930
	Tranche à payer de la dette à long terme		119 773		46 667
	Autres éléments de passif à court terme		167 900		180 824
			1 286 630		1 067 231
Provision pour assurances			5 612		5 903
Autres éléments de passif et crédits reportés			273 071		288 576
Dette à long terme			2 572 613		2 311 131
Part des actionnaires minoritaires dans les filiales			4 345		4 345
Avoir de l'actionnaire	Capital-actions de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada ; 6 523 902 actions ordinaires sans valeur nominale (6 487 502 en 1983) autorisées, émises et en circulation	$2 606 425		$2 588 225	
	Bénéfices non répartis	717 915	3 324 340	524 354	3 112 579
			$7 466 611		$6 789 765

Au nom du Conseil d'administration : Elizabeth J. Hewes, administrateur
J. Maurice LeClair, administrateur

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers consolidés.

État consolidé des bénéfices non répartis

	Exercice clos le 31 décembre	1984	1983	1982
	(en milliers)			
Solde au début de l'exercice		$524 354	$354 487	$577 522
Bénéfice net (perte nette) de l'exercice		241 951	212 333	(223 035)
		766 305	566 820	354 487
Dividende		48 390	42 466	–
Solde à la fin de l'exercice		$717 915	$524 354	$354 487

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers consolidés.

État consolidé de l'évolution de la situation financière

	Exercice clos le 31 décembre	1984	1983	1982
	(en milliers)			
	Encaisse au début de l'exercice *	$ 58 944	$ (114 005)	$ (63 721)
Fonds provenant de (utilisés pour) l'exploitation	Provenance:			
	Bénéfice net (perte nette) de l'exercice	241 951	212 333	(223 035)
	Imputations hors caisse au bénéfice :			
	Amortissement	260 950	254 006	240 079
	Amortissement de la perte de change reportée	65 427	–	–
	Autre amortissement	494	508	512
	Part de la perte (du bénéfice) non répartie par les sociétés comptabilisée à la valeur de consolidation moins les dividendes	(16 207)	731	(1 979)
	Provision pour dévalorisation de participations	–	–	97 407
	Modifications aux éléments du fonds de roulement **	84 123	195 906	(48 878)
	Produit net de l'aliénation d'éléments d'actif	31 874	41 728	16 236
	Autres	(37 894)	54 590	24 321
		630 718	759 802	104 663
	Utilisation :			
	Nouvelles immobilisations	713 149	714 413	648 100
	Participations	569	1 623	4 673
	Fonds de roulement de filiale antérieurement consolidée	15 855	–	–
	Dividende	48 390	42 466	–
		796 963	758 502	652 773
	Fonds nets provenant de (utilisés pour) l'exploitation	(166 245)	1 300	(548 110)
Fonds provenant du (utilisés pour le) financement	Émission de dette à long terme	132 140	124 207	536 076
	Réduction de la dette à long terme	(134 726)	(54 358)	(42 550)
	Émission de capital-actions	18 200	101 800	4 300
	Fonds nets provenant du financement	15 614	171 649	497 826
Augmentation (diminution) de l'encaisse en cours d'exercice		(150 631)	172 949	(50 284)
	Encaisse à la fin de l'exercice *	$ (91 687)	$ 58 944	$ (114 005)

* Net des emprunts bancaires et autres dettes à court terme
** Encaisse et emprunts bancaires et autres dettes à court terme non compris

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers consolidés.

Notes afférentes aux états financiers consolidés

Note 1 : Principales conventions comptables

Introduction

Dans les présentes notes, toutes les références faites à la « Compagnie » incluent la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, propriété exclusive du gouvernement du Canada et, sauf indication contraire du contexte, ses filiales consolidées ; toutes les références au « Réseau » incluent la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et ses filiales consolidées ainsi que les lignes de chemin de fer, les installations maritimes, les installations de télécommunications et les autres biens dont le gouvernement du Canada a confié la gestion et l'exploitation à la Compagnie.

a) Principes de consolidation

Les états financiers consolidés comprennent les comptes de toutes les filiales, à l'exception de CN Marine Inc., ainsi que la part de la Compagnie aux éléments d'actif et de passif, aux recettes et aux dépenses des Télécommunications CNCP, comptabilisée selon la méthode de la consolidation proportionnelle ; la part du CN aux activités des Télécommunications CNCP représente un peu moins des deux tiers des activités des Communications CN. Conformément aux lois régissant le Réseau, les états financiers consolidés comprennent aussi les comptes des Chemins de fer du gouvernement canadien que le gouvernement du Canada a confiés à la Compagnie. Puisque, en vertu de décrets prononcés en décembre 1984, le contrôle de CN Marine Inc. est passé, le 1er janvier 1985, au gouvernement du Canada et comme il est prévu que le CN en cédera la propriété au Gouvernement au cours de 1985, les comptes de cette société ont été retirés de la consolidation, à compter du 1er janvier 1984, et la participation du CN a été comptabilisée à la valeur de consolidation.

Les participations non majoritaires sont comptabilisées à la valeur de consolidation dans les cas appropriés.

b) Présentation des résultats par Division

Les charges pour services rendus par d'autres Divisions et par les Entreprises CN, facturés habituellement à leur valeur marchande, n'ont pas été éliminées des résultats par Division. Cette façon de procéder n'a aucun effet sur le bénéfice net consolidé.

c) Fournitures et approvisionnements

Les stocks sont évalués au coût en magasin, calculé à partir d'une moyenne pondérée pour les rails et les traverses, des dernières factures pour le carburant et les fournitures neuves, et de la valeur estimative d'usage ou de revente pour les fournitures usagées, désuètes ou réformées.

d) Immobilisations

Les immobilisations sont comptabilisées au prix coûtant. Les biens incorporés au Réseau le 1er janvier 1923 sont comptabilisés à la valeur qui figurait dans les livres des compagnies constituantes, moins la somme de $262.8 millions radiée lors de la révision du capital en 1937.

La comptabilité relative aux installations ferroviaires et de télécommunications s'effectue conformément aux règlements de la Commission canadienne des transports, du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes (au Canada) et de l'Interstate Commerce Commission (aux États-Unis). En général, les immobilisations importantes qui s'ajoutent aux installations existantes ou qui les remplacent sont capitalisées et les frais d'intérêts sont imputés aux résultats.

Le coût des éléments d'actif amortissables désaffectés ou aliénés, moins la valeur de récupération, est imputé à l'amortissement accumulé conformément au plan d'amortissement par catégories, sauf dans le cas des divisions CN Route et Hôtels CN pour lesquelles on emploie la méthode de l'amortissement à l'unité. Selon cette méthode, les gains et les pertes sont imputés au fur et à mesure aux résultats.

Note 1 : Principales conventions comptables (suite)

e) Amortissement

L'amortissement est calculé à des taux suffisants pour en permettre la répartition sur la durée estimative d'utilisation des biens, généralement selon la méthode linéaire. La Commission canadienne des transports, le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes et l'Interstate Commerce Commission autorisent les taux pour les installations ferroviaires et de télécommunications. Les taux s'appliquant aux principales catégories de biens sont les suivants :

	Taux annuel
Traverses	2.89 %
Rails	1.87 %
Autre matériel de voie	1.90 %
Ballast	2.76 %
Locomotives de ligne	5.23 %
Wagons	1.73 %-3.18 %
Installations de télécommunications commerciales	6.12 %

Les biens hôteliers sont amortis à des taux annuels variant de 2 à 10 %.

f) Recettes du transport

Les recettes d'exploitation tirées du transport sont généralement comptabilisées lorsque les mouvements sont terminés ; en trafic d'échange, on considère un mouvement comme terminé lorsque le transporteur correspondant a pris possession de la marchandise. Les coûts découlant de mouvements qui ne sont pas encore terminés sont généralement reportés.

g) Régimes de retraite

Le coût des services courants est imputé aux résultats selon la comptabilité d'exercice. Le coût des services passés est imputé aux résultats à raison de montants annuels, comprenant le principal et les intérêts, sur des périodes variables.

Les versements de capitalisation sont déterminés selon la méthode actuarielle de répartition des coûts basée sur les avantages courus.

h) Devises étrangères

Depuis le 1er janvier 1984, la Compagnie a adopté les recommandations de l'Institut Canadien des Comptables Agréés en matière de conversion des devises étrangères. Les états financiers et l'information concernant les périodes antérieures à 1984 n'ont pas été redressés en fonction de ce nouveau principe comptable.

Les établissements étrangers de la Compagnie ont été comptabilisés comme étant intégrés, et leur conversion et leur comptabilisation se fondent sur les bases suivantes : l'actif à court terme (fournitures et approvisionnements non compris), le passif à court terme et la dette à long terme sont convertis aux taux en vigueur à la date du bilan, tandis que d'autres éléments d'actif et de passif sont convertis selon les cours historiques. Les recettes et les dépenses sont converties aux taux moyens de l'année, sauf l'amortissement qui est converti aux taux de change en vigueur lors de l'acquisition des immobilisations en cause. Les gains et les pertes de change sont imputés au bénéfice net de l'exercice, à l'exception de ceux qui n'ont pas été réalisés sur la dette à long terme et qui sont reportés et amortis sur la durée restante de la dette considérée.

Les autres éléments d'actif et de passif de la Compagnie exprimés en devises étrangères sont traités de la même façon. Les recettes et les dépenses sont converties aux taux en vigueur au moment où les opérations sont effectuées.

i) Contrats de location

Les contrats de location qui répondent aux critères des contrats de location-acquisition et qui ont été passés après 1981 ont été capitalisés. Les autres contrats de location ont été comptabilisés comme contrats de location-exploitation.

Note 2 : Participations

31 décembre		1984	1983
(en milliers)			
	Pourcentage des actions avec droit de vote		
Sociétés comptabilisées à la valeur de consolidation			
Chicago and Western Indiana Railroad Company	20 %	$ 5 916	$ 6 010
CN Marine Inc.*	100 %	324 682	–
Compagnie du complexe ferroviaire de Toronto	50 %	10 682	10 682
Autres		15 894	15 146
		357 174	31 838
Autres sociétés et investissements, au prix coûtant, moins les provisions pour dévalorisation, le cas échéant		4 947	4 561
Total		$362 121	$ 36 399

* La participation dans CN Marine Inc. a remplacé l'actif net ci-dessous qui a été retiré de la consolidation le 1er janvier 1984 (voir note 1 a) :

(en milliers)		
Actif net au 1er janvier 1984		
Actif net à court terme		$ 15 855
Immobilisations nettes		261 516
Autres éléments d'actif et charges reportées nets		12 753
		290 124
Changements intervenus en 1984		
Participation au capital-actions	$ 18 200	
Bénéfice selon la valeur de consolidation	21 888	
	40 088	
Moins Dividende	5 530	34 558
Actif net – Avoir au 31 décembre 1984		$324 682

Note 3 : Immobilisations

31 décembre	1984			1983		
(en milliers)	Prix coûtant	Amortissement accumulé	Montant net	Prix coûtant	Amortissement accumulé	Montant net
CN Rail	$7 256 076	$2 675 878	$4 580 198	$6 785 361	$2 597 619	$4 187 742
TerraTransport	100 118	54 646	45 472	98 871	50 311	48 560
Grand Trunk Corporation	553 658	150 214	403 444	537 143	135 287	401 856
Entreprises CN						
Communications CN	709 762	281 943	427 819	674 181	258 557	415 624
Hôtels CN	199 035	68 549	130 486	193 352	68 821	124 531
CN Exploration	41 731	5 264	36 467	28 171	2 285	25 886
Immeubles CN	66 261	17 812	48 449	54 492	11 879	42 613
Autres entreprises	33 529	1 615	31 914	31 552	26	31 526
CN Route	105 630	56 472	49 158	108 873	54 586	54 287
Divers	28 783	11 208	17 575	27 525	9 493	18 032
CN Marine Inc.*	–	–	–	302 721	41 205	261 516
	$9 094 583	$3 323 601	$5 770 982	$8 842 242	$3 230 069	$5 612 173
Montants compris ci-dessus relatifs aux Chemins de fer du gouvernement canadien confiés à la Compagnie par le gouvernement du Canada	$ 982 132	$ 540 085	$ 442 047	$ 945 772	$ 524 886	$ 420 886

Au 31 décembre 1984, la valeur brute des éléments d'actif détenus en vertu de contrats de location-acquisition compris dans les chiffres ci-dessus s'élevait à $51.3 millions ($38 millions en 1983) et l'amortissement accumulé correspondant, à $4 millions ($2.7 millions en 1983).

* Voir note 1a).

Note 4 : Dette à long terme

31 décembre				1984	1983
		Échéance	Monnaie de paiement		(en milliers)
Obligations, débentures et billets	Canadien National 5 3/4 % obligations 25 ans (a,b)	1er janv. 1985	$CAN	$ 63 211	$ 64 168
	Canadien National 8 3/8 % obligations 10 ans	15 nov. 1986	$US	83 232	83 232
	Canadien National 8 7/8 % obligations 10 ans (b)	1er mars 1987	$CAN	46 157	47 924
	Canadien National 5 % obligations 27 ans (a, b)	1er oct. 1987	$CAN	97 433	100 141
	Canadien National 14 5/8 % billets 10 ans	1er déc. 1991	$US	117 817	117 817
	Canadien National 9 1/4 % débentures à caisse d'amortissement 20 ans	15 mars 1998	$US	124 631	133 533
	Canadien National 8 3/8 % débentures à caisse d'amortissement 25 ans	1er juill. 2002	$US	95 342	100 639
	Canadien National 9 7/10 % débentures à caisse d'amortissement 25 ans	15 juill. 2004	$US	174 940	174 940
	Canadien National 13 % débentures à caisse d'amortissement 20 ans	15 nov. 2004	$CAN	100 000	-
	Canadien National 14 % débentures à caisse d'amortissement 25 ans	15 janv. 2006	$US	178 783	178 783
	Canadien National 15 % débentures à caisse d'amortissement 25 ans	1er juin 2006	$US	181 238	181 238
	Canadien National 16 1/4 % débentures à caisse d'amortissement 25 ans	1er mars 2007	$US	183 053	183 053
	Canadien National 14 3/4 % débentures à caisse d'amortissement 30 ans	1er sept. 2012	$US	247 984	247 984
	Canadien National 12 % débentures à caisse d'amortissement 30 ans	15 mars 2013	$US	122 548	122 548
	Buffalo and Lake Huron 5 1/2 % obligations 1re hypothèque	Perpétuelles	Sterling	795	795
	Buffalo and Lake Huron 5 1/2 % obligations 2e hypothèque	Perpétuelles	Sterling	1 228	1 228
	Total			1 818 392	1 738 023
Prêt et avances du gouvernement du Canada (c)	Emprunt du gouvernement du Canada		$CAN	260 331	268 377
	Chemins de fer du gouvernement canadien : avances au fonds de roulement		$CAN	14 075	14 075
	Total			274 406	282 452
Autres	Montants à payer aux termes de conventions portant sur l'achat de matériel (d)		$US	160 993	183 637
	Emprunts suisses (e)		FS	129 158	129 158
	Obligations découlant de contrats de location-acquisition (f)		Divers	42 509	30 297
	Billet à ordre de 9 5/8 % (g)		$CAN	1 423	1 703
	Débenture à revenu variable (h)		$CAN	8 243	-
	Ajustement du taux de change courant (voir note 1 h)			271 660	-
	Total			613 986	344 795
				2 706 784	2 365 270
	Moins : Tranche à payer de la dette à long terme (convertie aux taux de change courants en 1984 et aux cours historiques en 1983)			119 773	42 273
	Autres			14 398	11 866
				134 171	54 139
	Dette à long terme			**$2 572 613**	**$2 311 131**

Note 4 :
Dette à long terme
(suite)

a) Garanties par le gouvernement du Canada.

b) Assujetties à des dispositions de rachat.

c) De l'emprunt auprès du gouvernement du Canada, $213.5 millions portent intérêt au taux annuel de 8 3/4 % et sont remboursables en versements semestriels égaux de $13.63 millions, comprenant les intérêts et le principal, jusqu'au 30 juin 1998. Les conditions relatives au solde n'ont pas encore été arrêtées. Le taux d'intérêt moyen pondéré applicable au prêt de $213.5 millions et aux avances aux 31 décembre 1984 et 1983 s'établissait à environ 8.2 % l'an.

d) Garantis par le matériel roulant, remboursables en versements semestriels ou trimestriels, sur différentes périodes jusqu'en 1995, et portant intérêt à des taux s'échelonnant de 8 à 17 3/4 %. Au 31 décembre 1984, les montants en principal à payer étaient de $US 153 millions ($US 174.7 millions au 31 décembre 1983).

e) Placement privé de 100 millions de francs suisses portant un intérêt de 5 1/8 %, remboursable le 16 mars 1988, et emprunt bancaire de 100 millions de francs suisses portant un intérêt de 5 1/2 %, remboursable le 8 avril 1988, tous deux assujettis à une clause autorisant un remboursement anticipé.

f) Les taux d'intérêts applicables varient d'environ 10 3/4 % à 15 3/4 % et les dates d'échéance vont de 1985 à 2003 inclusivement. Les intérêts implicites sur les contrats de location se chiffrent à $44.4 millions ($15.1 millions en 1983).

g) Remboursable en versements semestriels de $218 503, comprenant les intérêts et le principal, jusqu'au 1er août 1988.

h) Le versement des intérêts annuels non cumulatifs de 16.55 % et le remboursement du principal pendant la durée de la débenture et à son échéance en 2008 dépendent des résultats de l'exercice de l'un des secteurs d'activité de la Compagnie.

(i) Les montants en principal à payer sur la dette en cours au 31 décembre 1984, compte tenu des exigences des caisses d'amortissement et des possibilités de rachat, s'établissent comme suit :

Exercice se terminant le 31 décembre :	(en milliers)
1985	$119 773
1986	167 476
1987	205 423
1988	238 529
1989	73 671
1990 - 1994	628 017
1995 - 1999	527 849
2000 - 2004	416 352
2005 - 2009	169 178
2010 - 2013	81 284

Note 5 :
Avoir de l'actionnaire

a) Capital-actions

Au cours de l'exercice, 36 400 (203 600 en 1983) actions ordinaires sans valeur nominale de la Compagnie ont été émises en faveur du gouvernement du Canada pour une valeur de $18 200 000 ($101 800 000 en 1983), en application d'une entente en vertu de laquelle le Gouvernement a acheté des parts du capital-actions de la Compagnie à titre de participation financière aux projets d'immobilisations de CN Marine Inc. La valeur globale des actions émises au 31 décembre 1984 aux termes de cette entente se chiffre à $157 590 000.

b) Bénéfices non répartis

Aux termes de la loi qui la régit, la Compagnie doit verser au Receveur général du Canada un dividende égal à 20 % du bénéfice net de l'exercice, ou tout pourcentage plus élevé de ce bénéfice que prescrirait le gouverneur en conseil. À ce titre a donc été comptabilisé un montant de dividende représentant 20 % du bénéfice net de l'exercice, inscrit aux Autres éléments de passif à court terme.

Note 8 :
Engagements importants

a) Contrats de location

(i) Au 31 décembre 1984, les engagements de la Compagnie en vertu de contrats de location, à l'exclusion de ceux qui ont été capitalisés et pour lesquels les obligations découlant des contrats de location-acquisition ont été comptabilisées avec la dette à long terme (voir note 4), s'établissaient comme suit :

Baux non résiliables	Contrats de location-acquisition	Contrats de location-exploitation
Exercice se terminant le 31 décembre		
(en milliers)		
1985	$ 50 414	$ 62 652
1986	45 059	55 764
1987	43 302	51 974
1988	40 282	48 195
1989	32 562	44 460
1990 - 1994	28 282	97 449
1995 - 1999	4 596	44 942
ultérieurement	1 891	8 133
Total des versements minimaux à effectuer	246 388	$413 569
Moins montant représentant les intérêts implicites	60 459	
Valeur actualisée des versements minimaux nets à effectuer en vertu de contrats de location-acquisition	$185 929	

Les contrats de location portent principalement sur du matériel roulant ferroviaire, et bon nombre contiennent des clauses de renouvellement et une clause permettant l'achat des biens à leur juste valeur marchande à l'expiration du bail.

(ii) Les frais de location aux termes de l'ensemble des baux s'établissaient comme suit :

Exercice clos le 31 décembre	1984	1983	1982
(en milliers)			
Total des frais	$197 041	$169 328	$176 073
Frais en vertu des contrats de location-acquisition non compris dans la dette à long terme	$ 49 380	$ 46 899	$ 47 779

Note 6 :
Engagements importants
(suite)

(iii) L'écart net dans le bénéfice et les augmentations de l'actif et du passif, qui paraîtraient aux états financiers consolidés si les baux conclus avant 1982 et satisfaisant aux critères des contrats de location-acquisition avaient été capitalisés, s'établissent comme suit :

Exercice clos le 31 décembre (en milliers)	1984	1983	1982
Augmentation nette du bénéfice	$ 3 036	$ 2 272	$ 596
Augmentation de l'actif			
Immobilisations			
Biens loués en vertu de contrats de location-acquisition	$293 825	$295 782	$296 019
Moins amortissement accumulé	193 172	172 959	152 292
	100 653	122 823	143 727
Autres éléments d'actif et charges reportées			
Perte de change reportée non amortie	23 323	–	–
	$123 976	$122 823	$143 727
Augmentation du passif à court terme			
Valeur actualisée des obligations découlant des contrats de location-acquisition	$ 33 954	$ 28 500	$ 25 817
Augmentation du passif à long terme			
Valeur actualisée des obligations découlant des contrats de location-acquisition	$154 832	$186 288	$208 292
Ajustement du taux de change courant (voir note 1 h)	31 097	–	–
	185 929	186 288	208 292
Moins tranche à court terme	33 954	28 500	25 817
	$151 975	$157 788	$182 475

b) Autres engagements importants

Au 31 décembre 1984, la Compagnie avait des engagements de dépenses en immobilisations de $124.5 millions pour des traverses et de $104.9 millions pour du matériel roulant.

Note 7 : Subventions

Les recettes comprennent les subventions suivantes :

Exercice clos le 31 décembre	1984	1983	1982
(en milliers)			
Gouvernement du Canada			
a) Versements au titre de la Loi sur les chemins de fer, prévus par cette loi et par la loi y afférente portant affectation de crédits, à l'égard de certains services non rentables et de tarifs imposés dont le maintien est obligatoire en vertu de la Loi sur les chemins de fer	$ 48 762*	$205 468	$229 494
b) Paiements intérimaires destinés à compenser partiellement l'absence de recettes associée au coût du transport de céréales à des tarifs statutaires non rentables	8 660*	228 452	—
c) Subventions au titre de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique	20 727	17 361	16 161
d) Divers	2 433	6 154	6 529
Divers	168	168	803
	$ 80 750	$457 603	$252 987

* Il est prévu dans la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, entrée en vigueur le 1er janvier 1984, des majorations de tarifs de transport ferroviaire pour certaines céréales et certains produits céréaliers qui, pour la plupart, étaient anciennement transportés à des tarifs statutaires non rentables. Les nouveaux taux permettent à la Compagnie de recouvrer la quasi-totalité des coûts qu'elle engage dans le transport des céréales grâce à des frais tarifaires que se partagent le gouvernement du Canada et les expéditeurs. De plus, à part un paiement final reporté, reçu en 1984, les paiements intérimaires mentionnés en b) ci-dessus ont cessé, à l'instar de ceux dont il est fait mention en a) au titre de lignes secondaires redevenues rentables.

Note 8 :
Régimes de retraite

La Compagnie offre à presque tous ses employés des régimes de retraite en vertu desquels ceux-ci ont droit, à l'âge de la retraite, à des prestations fondées sur la rémunération et les années de service et/ou les cotisations. Le coût annuel de ces régimes s'établit comme suit :

Exercice clos le 31 décembre (en milliers)	1984	1983	1982
	$167 156	$138 252	$185 359

L'évaluation actuarielle la plus récente a donné lieu à une réduction des coûts des régimes de retraite de l'ordre de $46.4 millions pour 1984 ($47.1 millions en 1983).

Aux 31 décembre 1984, 1983 et 1982, le coût total des services passés restant à imputer aux résultats, fondé sur l'évaluation actuarielle la plus récente alors et compte tenu de rajustements ultérieurs, s'élève à :

31 décembre (en milliers)	1984	1983	1982
Régimes canadiens	$1 480 297	$1 415 981	$1 526 280
Régimes américains	13 347	13 682	13 710
	$1 493 644	$1 429 663	$1 539 990

Le coût des services passés au titre des régimes canadiens, au 31 décembre 1984, sera imputé aux résultats en montants annuels, comprenant les intérêts et le principal, comme suit :

	Coût annuel (en milliers)		Coût annuel (en milliers)
1985	$ 96 182	1996	$174 200
1986	162 959	1997	128 463
1987	150 380	1998	100 047
1988	158 842	1999	97 367
1989	167 769	2000	102 722
1990	177 188	2001	108 372
1991	187 124	2002	51 882
1992	173 984	2003	54 735
1993	157 413	2004	57 746
1994	161 924	2005	60 922
1995	171 066	2006	64 273

La plus grande partie du coût des services passés au titre des régimes américains, au 31 décembre 1984, sera en général amortie d'un montant annuel de $1.6 million, comprenant les intérêts et le principal, jusqu'en 1993 inclusivement.

En 1984 et 1983, le montant d'imputation aux résultats a dépassé respectivement de $36.6 millions et de $25.4 millions le montant à capitaliser, alors qu'en 1982 le montant à capitaliser avait excédé de $4.3 millions l'imputation aux résultats. L'excédent cumulatif des imputations aux résultats sur les montants à capitaliser s'élève à $118.2 millions ($81.6 millions en 1983), $54.1 millions (rien en 1983) étant compris dans le passif à court terme et $64.1 millions ($81.6 millions en 1983) dans les Autres éléments de passif et crédits reportés.

La valeur actuarielle des prestations acquises au 31 décembre 1981, date de la dernière évaluation actuarielle, excédait de $214.8 millions la valeur totale des caisses de retraite à cette date.

Note 9 :
Perte du secteur Divers
La perte du secteur Divers découle des éléments suivants :

Exercice clos le 31 décembre	1984	1983	1982
(en milliers)			
Recettes diverses	$ 1 887	$ 1 851	$ 1 839
Intérêts			
Intérêts totaux sur la dette à long terme	281 097	274 180	236 206
Amortissement de la différence de change à la conversion de la dette à long terme	65 427	–	–
Intérêts sur les emprunts à court terme	15 907	7 950	7 182
Intérêts sur les placements	(13 320)	(13 687)	(3 015)
Intérêts totaux (net)	349 111	268 443	240 373
Intérêts imputés aux Divisions	(261 407)	(248 507)	(214 169)
Amortissement indiqué séparément dans les résultats	(65 427)	–	–
	22 277	19 936	26 204
Autres dépenses (net)*	17 504	23 198	91 710
Total des dépenses	39 781	43 134	117 914
Total de la perte du secteur Divers	$ 37 894	$ 41 283	$116 075

* Les Autres dépenses (net) reflètent le montant des recettes et des dépenses de nature générale et tenaient compte, en 1982, d'une provision de $61.5 millions pour la dévalorisation d'un placement de portefeuille.

Note 10 :
Impôts sur le revenu

a) La Compagnie dispose d'écarts temporaires d'environ $500 millions qu'elle peut affecter à la réduction du revenu imposable des années à venir. De ce montant, environ $200 millions sont attribuables à l'excédent du coût en capital non amorti aux fins d'impôts sur la valeur comptable nette des éléments d'actif amortissables.

De plus, la Compagnie peut se prévaloir, au titre de crédits d'impôts à l'investissement, de réductions concernant l'impôt sur le revenu des années suivantes :

Échéance	(en millions)
1985	$28.2
1986	$35.0
1987	$32.0
1988	$ 4.2
1990	$25.7
1991	$35.1

La Compagnie a droit au remboursement de 20 % des crédits d'impôts à l'investissement applicables à l'année en cours, relativement à des dépenses admissibles. L'avantage de $8.8 millions découlant de ce remboursement a été comptabilisé au secteur Divers.

b) La provision constituée par la Compagnie pour les impôts sur le revenu comprend les éléments suivants :

	1984	1983
(en milliers)		
Provision pour impôts sur le revenu constituée à partir du taux de base combiné de 48 % (48.6 % en 1983) des gouvernements fédéral et provinciaux	$116 325	$103 149
Augmentation (diminution) des impôts attribuable aux éléments suivants :		
Produit net de la vente de crédits d'impôts reliés aux dépenses non admissibles engagées pour la recherche scientifique	5 469	–
Crédits d'impôts à l'investissement remboursables	(4 224)	(3 062)
Profit de la vente de terrains	(4 076)	(2 221)
Autres	3 629	1 424
Provision réelle pour impôts sur le revenu, traduisant un taux d'imposition réel de 48.3 % (46.9 % en 1983)	$117 123	$ 99 290

Note 11 : Information sectorielle

a) Zones géographiques

Pratiquement toutes les activités du Réseau ainsi que ses éléments d'actif se situent au Canada, à l'exception de ceux de la Grand Trunk Corporation qui est exploitée aux États-Unis.

b) Trafic international

En plus de l'apport de la Grand Trunk Corporation, le Réseau tire des recettes du trafic en provenance ou à destination de chemins de fer des États-Unis. En 1984, ces recettes se sont chiffrées approximativement à $662 millions ($581 millions en 1983 et $528 millions en 1982).

c) Éléments d'actif identifiables par Division

31 décembre (en milliers)	1984	1983	1982
CN Rail	$5 332 545	$4 886 466	$4 612 860
TerraTransport	56 920	57 901	65 616
Grand Trunk Corporation	605 774	591 851	586 727
Entreprises CN			
Communications CN	486 828	471 750	463 827
Hôtels CN	156 482	138 783	138 781
CN Exploration	42 035	31 111	20 845
Immeubles CN	66 987	57 720	52 046
Autres entreprises	42 212	51 287	45 480
CN Route	87 821	90 564	92 531
Divers	589 007	103 149	52 596
CN Marine Inc.*	–	309 183	204 662
Total de l'actif selon le bilan consolidé	$7 466 611	$6 789 765	$6 335 971

d) Dépenses en immobilisations et amortissement par Division

	Dépenses en immobilisations** Exercice clos le 31 décembre			Amortissement Exercice clos le 31 décembre		
	1984	1983	1982	1984	1983	1982
	(en milliers)			(en milliers)		
CN Rail	$596 882	$508 318	$469 057	$183 178	$166 463	$161 692
TerraTransport	2 912	1 202	1 276	5 237	4 044	3 361
Grand Trunk Corporation	18 231	11 264	26 161	12 772	13 366	13 553
Entreprises CN						
Communications CN	54 061	45 631	62 260	42 323	40 679	36 374
Hôtels CN	14 728	5 074	6 168	5 725	5 748	5 932
CN Exploration	16 987	15 216	11 988	2 992	2 028	—
Immeubles CN	231	10 747	1 661	709	637	451
Autres entreprises	506	8 736	34 101	1 035	822	730
CN Route	8 223	8 164	4 696	5 741	7 524	8 380
Divers	388	372	280	1 238	1 093	1 089
CN Marine Inc.*	–	99 689	30 452	–	11 602	8 517
	$713 149	$714 413	$648 100	$260 950	$254 006	$240 079

* Voir note 1 a).
** Nouvelles immobilisations.

Note 12 :
Autres renseignements

a) La Compagnie fait normalement affaire avec divers organismes contrôlés par le gouvernement du Canada, aux mêmes conditions que pour les opérations courantes avec les tiers non apparentés.

La Compagnie assure par ailleurs, sous contrat, des services ferroviaires et maritimes ainsi que des opérations de maintenance pour le gouvernement du Canada et divers organismes que contrôle ce dernier. Les recettes tirées de ces services ont totalisé $364.8 millions en 1984 ($462.2 millions en 1983 et $487.3 millions en 1982).

b) À compter de 1977, le gouvernement du Canada a convenu de verser à la Compagnie sous forme de subventions, jusqu'à concurrence de $557.9 millions, certaines sommes relativement aux frais de remise en état des lignes secondaires dans l'Ouest canadien. Le total des paiements reçus au 31 décembre 1984 s'élevait à $353.2 millions, dont $64.8 millions en 1984 ($50.2 millions en 1983).

c) Dans le cadre d'un programme d'essai et d'évaluation de l'exploitation ferroviaire à Terre-Neuve entrepris en 1981, le gouvernement du Canada a remboursé au CN certains salaires et frais connexes. La facture globale de ce programme se chiffrait à $4.1 millions en 1984 ($18.4 millions en 1983).

Note 13 :
Reclassification des chiffres correspondants

En 1984, des modifications ont été apportées à la classification de certains éléments et, pour faciliter les comparaisons, la nouvelle classification a été appliquée aux chiffres correspondants de 1983 et de 1982. Dans le cas des comptes retirés de la consolidation, mentionnés à la note 1 a), la nouvelle classification des chiffres correspondants a été appliquée à l'état consolidé des résultats. D'autres reclassifications de 1984 découlent de la fusion du Camionnage CN et des Messageries CN en une nouvelle division, CN Route, et de l'expiration, à la division des Hôtels CN, du contrat de gérance de deux hôtels importants passé avec Hilton.

Coopers
&Lybrand

comptables agréés

630 Boulevard Dorchester ouest
Montréal Québec Canada
H3B 1W5

membre du cabinet international
Coopers & Lybrand

téléphone (514) 875-5140
cables Colybrand
télex 05-267424

Le 25 février 1985

Rapport des vérificateurs

Au ministre des Transports
Ottawa, Canada

Nous avons vérifié les bilans consolidés du Réseau des Chemins de fer nationaux du Canada aux 31 décembre 1984 et 1983 ainsi que les états consolidés des résultats, des bénéfices non répartis et de l'évolution de la situation financière pour chacun des exercices de la période de trois ans terminée le 31 décembre 1984. Nos vérifications ont été effectuées conformément aux normes de vérification généralement reconnues et ont comporté, par conséquent, les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

À notre avis, ces états financiers consolidés présentent fidèlement la situation financière du Réseau aux 31 décembre 1984 et 1983 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour chacun des exercices de la période de trois ans terminée le 31 décembre 1984, selon les principes comptables généralement reconnus et, à l'exception de l'adoption de la méthode de conversion des devises étrangères, dont il est question à la note 1 h) des états financiers, ces principes comptables ont été appliqués uniformément.

À notre avis également, les opérations de la Compagnie et de chaque filiale qui sont venues à notre connaissance au cours de l'établissement de notre rapport étaient de la compétence du Réseau.

Coopers & Lybrand

Comptables agréés

Supplément d'information sur les effets des variations de prix (non vérifié)

Les états financiers qui vous sont présentés dans le présent rapport ont été dressés au prix d'origine des opérations effectuées par la Compagnie. La nécessité demeure de présenter des états dressés de cette façon car, d'une part, l'évolution à long terme de l'avoir de l'actionnaire dépend des opérations auxquelles la Compagnie s'est effectivement livrée et, d'autre part, les prix d'origine basés sur ces opérations résultent en général de négociations entre personnes sans lien de dépendance et fournissent une mesure des résultats vérifiables en toute indépendance.

Cependant, la persistance d'une inflation importante a fait reconnaître les limites de l'utilité de ces états financiers dressés au coût d'origine et ressentir de plus en plus le besoin de faire ressortir les effets de cette inflation sur la situation financière et les résultats d'exploitation des entreprises. Voilà pourquoi, conformément aux recommandations de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (ICCA), nous présentons un supplément d'information qui permettra d'apprécier la mesure dans laquelle la Compagnie a préservé la valeur de son patrimoine en situation d'inflation.

Les recommandations de l'ICCA proposent deux notions pour la détermination de la préservation du patrimoine : la première, dite de la préservation de la capacité de fonctionnement, considère le patrimoine préservé si les éléments d'actif de l'entreprise demeurent suffisants pour assurer le niveau de prestation de services des périodes précédentes. Poussée plus loin, cette notion tient compte de la mesure dans laquelle les éléments d'actif ont été financés par emprunts, et dans laquelle la quote-part de la capacité de fonctionnement de l'entreprise revenant aux détenteurs d'actions ordinaires a été préservée. La seconde notion est celle de la préservation du numéraire : pour que le patrimoine soit préservé, il faut que la valeur en numéraire de l'actif de l'entreprise soit demeurée intacte.

Les éléments de la perte nette qui, en vertu de la notion de préservation de la capacité de fonctionnement de l'entreprise, sont imputables en coût actuel à l'actionnaire, de même que les éléments qui figurent à la section Autres renseignements du rapport annuel de 1983 ont été redressés en dollars moyens de 1984. Quant aux chiffres de 1983 relatifs aux immobilisations et à l'actif net, ils ont été redressés en dollars de décembre 1984.

Selon l'une ou l'autre notion, le chiffrage des effets de variations de prix se fait en coût actuel, celui-ci étant le montant de la contrepartie actuellement nécessaire pour acquérir un bien qui offre le même potentiel de production que le bien que l'on possède. La Compagnie a utilisé la notion du coût actuel dans le calcul des immobilisations et de leur amortissement, exception faite des immobilisations de CN Marine dont la valeur comptable a été incluse dans les coûts actuels des immobilisations de 1984 par suite de la décision du Gouvernement de faire de cette Division une société de la Couronne distincte. La notion du coût actuel, selon la définition qui en est donnée ci-dessus, a fait apparaître pour les immobilisations un accroissement de $16 734 455 000 en 1984 ($17 253 367 000 en 1983) par rapport à leur valeur d'origine exprimée en dollars d'origine. Parallèlement, la valeur de l'amortissement de 1984, calculée d'après le coût actuel moyen des immobilisations pour la même année, est supérieure de $606 452 000 ($598 607 000 en 1983) à la valeur en coût d'origine. La différence s'explique essentiellement par le fait qu'en grande partie les immobilisations de la Compagnie sont vieilles, mais sont toujours utilisables car elles ont une longue durée économique.

L'état financier qui suit est dressé selon la notion de préservation de la capacité de fonctionnement de l'entreprise. Outre un amortissement plus important, il comporte un redressement financier qui reflète la mesure dans laquelle, compte tenu du lien existant entre la dette et l'avoir, il n'est pas nécessaire d'imputer les hausses des montants de l'actif en coût actuel aux recettes actuelles et à venir, pour préserver la capacité de fonctionnement de l'entreprise revenant à l'actionnaire.

Il est important de comprendre que la présentation dans les états financiers annuels des effets des variations de prix exige un long apprentissage et qu'on ne pourra véritablement en apprécier l'utilité qu'après un certain nombre d'années. L'ICCA admet que ses recommandations ne répondent pas à tous les cas qui peuvent se présenter dans la pratique : aussi accorde-t-il un certain degré de souplesse et permet-il l'expérimentation dans leur mise en oeuvre. Il se propose en outre d'en entreprendre le réexamen complet dans les cinq ans. Ces réserves étant faites, l'utilisateur se gardera d'interpréter le présent supplément comme une intention de l'entreprise de remplacer certains biens, ou de voir, dans les coûts cités, les montants qu'il faudrait investir si ces biens devaient être remplacés. Il ne saurait non plus être question d'apprécier la performance de la Compagnie d'après ces renseignements, du moins pas avant qu'une expérimentation suffisante n'ait donné la preuve de leur pertinence.

Selon la méthode des coûts actuels, la Compagnie a subi une perte en 1983 et en 1984 surtout à cause de l'amortissement supplémentaire, alors qu'elle a réalisé un bénéfice selon le mode de calcul des coûts d'origine. Les valeurs absolues de ces chiffres peuvent être discutables, mais ils font bien apparaître le problème général du financement des acquisitions de biens nouveaux ou de remplacement dans un contexte marqué par les ravages de l'inflation. Pour faire face à cette situation, le CN doit chercher la pleine rémunération des services qu'il assure, rémunération qui doit prendre en compte le coût de préservation de sa capacité de fonctionnement. Parallèlement, la Direction doit continuer à tirer le plus grand parti des progrès techniques, afin de contrôler les dépenses d'immobilisations et d'exploitation. Mais par-dessus tout, à l'heure où les gouvernements prennent de plus en plus conscience de la nécessité d'enrayer l'inflation, la présentation de renseignements relatifs aux effets des variations de prix sur le résultat des entreprises devrait jouer dans un sens favorable sur la formulation des politiques économiques et fiscales.

État consolidé du résultat selon le coût actuel compte tenu de la notion de préservation de la capacité de fonctionnement

Exercice clos le 31 décembre (non vérifié) (en milliers)	1984	1983
Bénéfice net au coût d'origine	$ 241 951	$ 221 573
Redressement de l'amortissement	(606 452)	(598 607)
Redressement financier	84 903	82 608
Perte nette attribuable à l'actionnaire, calculée au coût actuel selon la notion de préservation de la capacité de fonctionnement	$ 279 598	$ 294 426

Le redressement financier a été calculé d'après la correction pour amortissement au coût actuel apportée au bénéfice. Si ce redressement financier avait été calculé d'après l'évolution du coût actuel des immobilisations au cours de l'exercice, il se serait chiffré à $135 170 000 ($204 808 000 en 1983), et la perte nette attribuable à l'actionnaire, calculée au coût actuel selon la notion de préservation de la capacité de fonctionnement, aurait été inférieure de $50 267 000 ($122 200 000 en 1983).

Autres renseignements

Exercice clos le 31 décembre (non vérifié) (en milliers)	1984	1983
Augmentation du coût actuel des immobilisations	$1 062 110	$1 484 114
Effet de l'inflation	815 822	990 841
Excédent de l'augmentation du coût actuel des immobilisations sur l'effet de l'inflation	$ 246 288	$ 493 273
Gain de pouvoir d'achat sur passif monétaire net	$ 117 745	$ 139 240

Éléments d'actif au coût actuel

31 décembre	1984		1983	
(en milliers)	Chiffres au coût d'origine	Chiffres au coût actuel (non vérifiés)	Chiffres au coût d'origine	Chiffres au coût actuel (non vérifiés)
Immobilisations	$5 770 982	$22 505 437	$5 612 173	$22 865 540
Actif net (avoir de l'actionnaire)	$3 324 340	$20 058 794	$3 112 579	$20 271 898

Les montants ci-dessus ont été établis à partir de coûts actuels et estimatifs. Les méthodes de détermination de ces coûts nécessitent encore un long travail de mise au point que nous comptons poursuivre. Les notes qui suivent donnent une indication générale des méthodes utilisées en 1984.

Notes afférentes au supplément d'information sur les effets des variations de prix

1. Bases de mesure et méthodes utilisées pour la détermination des valeurs en coût actuel

a) Traverses

Le prix actuel moyen unitaire par lequel a été multipliée la quantité totale de traverses a été établi par l'application de l'indice approprié à la somme du prix d'achat moyen le plus récent des traverses non traitées et du coût moyen de traitement par traverse.

b) Rails

Le coût moyen à la tonne par lequel a été multiplié le tonnage total de rails a été établi par l'application de l'indice approprié aux prix courants qui nous sont facturés, majorés du coût estimatif des opérations de soudage.

c) Matériel de voie divers et ballast

Leur coût actuel a été défini selon l'estimation de valeurs directes.

d) Locomotives de ligne et wagons, dont matériel en location-acquisition, et établissement de la plate-forme

Ces postes ont été établis par application des indices publiés par Statistique Canada et l'Association of American Railroads.

e) Installations de télécommunications commerciales

Ce poste se subdivise en catégories pour chacune desquelles a été adoptée la technique de fixation des prix la plus pratique. La technique utilisée s'appuie sur le calcul indexé en fonction des indices établis par la Compagnie ou provenant de Statistique Canada, et sur l'appréciation indirecte ou l'appréciation directe.

f) Terrains et bâtiments

Le coût actuel des terrains est fondé sur des estimations tenant compte principalement de leur « valeur vénale d'après l'usage présent qui en est fait ». Celui des bâtiments a été établi en appliquant l'indice approprié aux coûts estimatifs les plus récents de construction de bâtiments présentant un potentiel de services comparables.

g) Immobilisations en cours

Le coût d'origine des biens en cours de construction et non encore en service correspond à peu près à leur coût actuel. Il est pris en compte dans les renseignements calculés en coût actuel.

h) Dons et subventions

La valeur actuelle des dons et des subventions a été calculée suivant les mêmes méthodes que le coût des éléments d'actif correspondants.

i) Amortissement de l'exercice

La valeur actuelle de l'amortissement a été calculée d'après le coût moyen actuel des biens.

2. Postes importants non présentés suivant la méthode des coûts actuels

a) Matières et fournitures

Les stocks que possède la Compagnie sont destinés à son propre usage et ne sont pas, en principe, revendus. Le montant indiqué dans les états financiers établis au coût d'origine correspond à peu près à la valeur de reconstitution des mêmes stocks au coût actuel.

b) Contrats de location-acquisition non comptabilisés

Conformément aux dispositions transitoires relatives à la comptabilisation des baux, les renseignements financiers sur les contrats de location-acquisition passés avant 1982 figurent à la note 6 afférente aux états financiers consolidés. Il n'en est pas donné de présentation en coût actuel.

Caisse fiduciaire de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada
État consolidé de la situation financière au 31 décembre

		1984	1983
	(en milliers)		
Placements	Obligations – valeur à la cote :		
	$1 768 735 en 1984 ; $1 570 168 en 1983	$1 744 902	$1 567 820
	Prêts hypothécaires	293 580	305 530
	Biens immobiliers	187 761	187 125
	Pétrole et gaz	67 604	56 402
	Actions – valeur à la cote :		
	$1 561 107 en 1984 ; $1 478 204 en 1983	1 169 307	1 066 217
	Placements à court terme	218 541	176 465
		3 681 695	3 359 559
	Encaisse	1 408	1 140
	Débiteurs – Chemins de fer nationaux du Canada	7 584	12 309
	Intérêts courus et autres éléments d'actif	58 561	49 394
		3 749 248	3 422 402
Montant à capitaliser	Montant à capitaliser par la Compagnie conformément à la Loi sur les normes des prestations de pension et qui sera liquidé par versements spéciaux d'ici au 31 décembre 2006		
	Solde au début de l'exercice	1 497 620	1 582 050
	Plus augmentations au cours de l'exercice	115 810	—
	Moins – versements de capital	(14 945)	(429)
	– diminutions au cours de l'exercice	—	(84 001)
	Solde à la fin de l'exercice	1 598 485	1 497 620
		$5 347 733	$4 920 022

Se reporter aux notes afférentes à l'état consolidé de la situation financière.

Rapport des vérificateurs

Au ministre des Transports
Ottawa, Canada

Nous avons vérifié l'état consolidé de la situation financière de la Caisse fiduciaire de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada au 31 décembre 1984. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues et a comporté, par conséquent, les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

À notre avis, cet état financier consolidé présente fidèlement la situation financière de la Caisse fiduciaire de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada au 31 décembre 1984 ainsi que les résultats de son exploitation pour l'exercice clos à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

À notre avis également, les livres de comptabilité appropriés ont été tenus et les opérations venues à notre connaissance étaient de la compétence du fiduciaire.

Mallette, Benoit, Boulanger, Rondeau & Associés

Mallette, Benoit, Boulanger, Rondeau & Associés
Comptables agréés
Montréal, le 25 février 1985

Caisse fiduciaire de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada
État consolidé de la situation financière au 31 décembre

	(en milliers)	1984	1983
Dette actuarielle relative aux prestations de retraite	Solde au début de l'exercice	$4 920 022	$4 690 278
Augmentations au cours de l'exercice	Accroissement (diminution) de la dette actuarielle relative aux prestations de retraite découlant des faits suivants :		
	- Évaluation actuarielle	—	(126 759)
	- Modification aux régimes de retraite, augmentations des prestations accordées aux retraités et dette actuarielle pour les services courants	115 810	42 758
		115 810	(84 001)
	Cotisations des employés au titre des :		
	- Services courants	89 059	82 917
	- Services passés	7 873	11 642
		96 932	94 559
	Cotisations de la Compagnie au titre des services courants et/ou du montant à capitaliser	128 722	111 173
	Revenu net des placements	383 590	363 102
		609 244	568 834
		5 645 076	5 175 111
Diminutions au cours de l'exercice	Versements de prestations de retraite	273 343	246 016
	Remboursements à la cessation d'emploi	7 430	8 290
	Versements de capital portés en réduction du montant à capitaliser	14 945	429
	Réduction de la dette actuarielle relative aux prestations de retraite par suite de la mutation d'employés à VIA Rail Canada Inc. et aux Télécommunications CNCP	1 625	354
		297 343	255 089
	Solde à la fin de l'exercice	$5 347 733	$4 920 022

Au nom du Conseil d'administration : Elizabeth J. Hewes, administrateur
J. Maurice LeClair, administrateur

Attestation de l'actuaire

Au fiduciaire
Caisse fiduciaire de retraite des
Chemins de fer nationaux du Canada

J'ai vérifié la dette actuarielle relative aux prestations de retraite qui figure dans l'état consolidé de la situation financière de la Caisse fiduciaire de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada au 31 décembre 1984 et qui s'élève à $5 347 733 000 et j'atteste qu'elle constitue une provision qui, à mon avis, pourvoit suffisamment aux engagements correspondant à toutes les prestations de retraite au titre des Régimes de retraite de 1935 et de 1959 ainsi que du Régime de retraite de la Compagnie des chemins de fer du nord de l'Alberta.

Geoffrey B. White
Fellow de l'Institut canadien des actuaires

William M. Mercer Limitée
Montréal, le 18 février 1985

Caisse fiduciaire de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada

Notes afférentes à l'état consolidé de la situation financière

Note 1 : Principales conventions comptables

a) Régimes de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada visés par l'état financier

L'état consolidé de la situation financière de la Caisse fiduciaire de retraite comprend la dette actuarielle des pensions, les placements et le montant à capitaliser relatifs aux Régimes de retraite de 1935 et de 1959 et au Régime de retraite de la Compagnie des chemins de fer du nord de l'Alberta.

Ces régimes, en vertu desquels les prestations sont en général fondées sur la rémunération et les années de service et/ou les cotisations, s'appliquent à presque tous les employés du Réseau des Chemins de fer nationaux du Canada.

b) Consolidation des entreprises en propriété exclusive

La Caisse fiduciaire de retraite a effectué des placements dans un certain nombre d'entreprises en propriété exclusive. Les comptes de ces entreprises et ceux de la Caisse fiduciaire de retraite sont consolidés.

c) Évaluation des placements

(i) Les obligations sont comptabilisées à leur coût amorti, plus les reports provenant de modifications au portefeuille effectuées en vue d'améliorer le rendement ; ces reports sont amortis sur la durée qui reste à courir des obligations vendues.

(ii) Les prêts hypothécaires sont inscrits à leur solde en capital et garantis par des biens immobiliers.

(iii) Les biens immobiliers comprennent des terrains et des immeubles. Les terrains sont comptabilisés au plus bas du prix coûtant ou de la valeur nette de réalisation moins les charges hypothécaires, et les immeubles au plus bas du prix coûtant ou de la valeur nette de réalisation moins les charges hypothécaires et l'amortissement accumulé.

(iv) Les biens pétroliers et gaziers sont comptabilisés au prix coûtant établi selon la méthode de capitalisation du coût entier, moins l'épuisement. Toutefois, dans le cas des avoirs administrés par Dome Petroleum Limited, on ne comptabilise aucun épuisement puisque la Caisse peut se prévaloir d'une offre d'achat, valable jusqu'au 3 janvier 1999, sur lesdits avoirs à leur prix coûtant moins le produit de la vente de toute partie desdits avoirs.

(v) Les actions et les placements à court terme sont comptabilisés au prix coûtant.

La valeur à la cote des placements en obligations et autres titres se fonde sur le cours de clôture au 31 décembre.

d) Détermination des versements de capitalisation

Le calcul des versements de capitalisation, effectué selon la méthode actuarielle de répartition des coûts basée sur les avantages courus, repose sur l'évaluation actuarielle au 31 décembre 1981.

Les principales hypothèses qui ont servi de base aux calculs actuariels des Régimes sont fondées sur l'expérience des Régimes en ce qui a trait aux mortalités, invalidités, retraites et cessations d'emploi, ainsi qu'aux augmentations salariales accordées périodiquement ou selon le mérite.

Aux fins des calculs actuariels, il est prévu que la Caisse fiduciaire de retraite bénéficie d'un taux de rendement à long terme de 7 % l'an sur les placements, et les hausses futures dans les gains des membres ont été évaluées selon des hypothèses économiques conformes à cette prévision.

Les versements comprennent l'amortissement du montant à capitaliser et sont conformes aux exigences de la Loi sur les normes des prestations de pension et du règlement y afférent. Conformément au règlement, la Compagnie effectue des versements annuels spéciaux répartis sur différentes périodes s'échelonnant jusqu'en 2006.

e) Comptabilisation des cotisations

Les cotisations des employés sont comptabilisées dans la période au cours de laquelle la Compagnie effectue les retenues salariales.

Les cotisations de la Compagnie sont déterminées conformément aux dispositions de la Loi sur les normes des prestations de pension et du règlement y afférent et établies selon la comptabilité d'exercice.

f) Comptabilisation des revenus

Les revenus de dividendes sont comptabilisés à la date ex-dividende. Les revenus d'autres placements sont établis selon la comptabilité d'exercice.

Les gains ou pertes résultant de la vente d'actions sont calculés sur le prix d'achat moyen.

g) Devises étrangères

À l'exception des placements à court terme, les placements en devises étrangères sont convertis en dollars canadiens aux cours historiques. Les placements à court terme et la valeur à la cote des placements en devises étrangères sont convertis aux taux courants. Les dividendes et les revenus d'intérêts provenant de l'étranger sont convertis aux taux en vigueur à l'encaissement.

Note 2 : Engagements

Les engagements non encore exécutés concernant l'achat d'avoirs en pétrole et en gaz se chiffraient à $33 millions au 31 décembre 1984.